SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 156° - Numero 170

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 24 luglio 2015** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima,** *oltre alla* **Serie Generale**, *pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:*
- **1ª Serie speciale:** *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
- **2ª Serie speciale:** *Comunità europee (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
- **3ª Serie speciale:** *Regioni (pubblicata il sabato)*
- **4ª Serie speciale:** *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
- **5ª Serie speciale:** *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda,** "Foglio delle inserzioni", *è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato*

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale,* le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 15 luglio 2015, n. **112**.

Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione). (15G00126) . . . . *Pag.* 1

ATTI DEGLI ORGANI COSTITUZIONALI

Senato della Repubblica

DELIBERA 22 luglio 2015.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince. (15A05922) . . . . *Pag.* 36

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

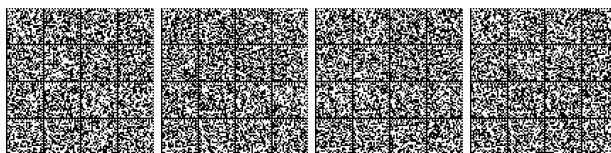
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

DECRETO 10 luglio 2015.

Designazione di 21 zone speciali di conservazione della regione biogeografica mediterranea insistenti nel territorio della Regione Puglia. (15A05677) . . . . *Pag.* 39

Ministero dell'interno

DECRETO 14 luglio 2015.

Disposizioni di prevenzione incendi per le attività ricettive turistico - alberghiere con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50. (15A05627) *Pag.* 42

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DECRETO 26 giugno 2015.

Recepimento della direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. (15A05626). . . . . *Pag.* 49

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

DECRETO 2 luglio 2015.

Revoca del decreto 30 giugno 2003, recante il riconoscimento del Consorzio di tutela Limone di Sorrento IGP e attribuzione dell'incarico di svolgere le funzioni di cui all'articolo 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento». (15A05616). . . . . *Pag.* 53

Ministero dello sviluppo economico

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «Consorzio Seco società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore. (15A05489). *Pag.* 54

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «Idea International Productions società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore. (15A05490). . . . . . *Pag.* 54

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «La Marcolindo società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore. (15A05491). *Pag.* 55

DECRETO 24 giugno 2015.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Coop. Franz società cooperativa», in Villafranca di Verona. (15A05598). *Pag.* 56

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

Comitato interministeriale per la programmazione economica

DELIBERA 28 gennaio 2015.

Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020 - Assegnazione a favore del progetto di completamento del nuovo Palazzo di giustizia di Reggio Calabria (art. 1, comma 181, della legge n. 147/2013). (Delibera n. 7/2015). (15A05679) . *Pag.* 57

DELIBERA 29 aprile 2015.

Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2007-2013 - Aggiornamento elenco infrastrutture strategiche ferroviarie relative alla Regione Basilicata (Delibera CIPE n. 62/2011). (Delibera n. 42/2015). (15A05678) . . . . *Pag.* 58

Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni

PROVVEDIMENTO 13 luglio 2015.

Comunicazione dell'indirizzo di posta elettronica certificata da parte degli intermediari assicurativi iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi. (Provvedimento n. 36). (15A05571). . . . . *Pag.* 60

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

Agenzia italiana del farmaco

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Fluoro-Uracile Meda». (15A05548) . . . . *Pag.* 62

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Biorax». (15A05568) . . . . *Pag.* 62

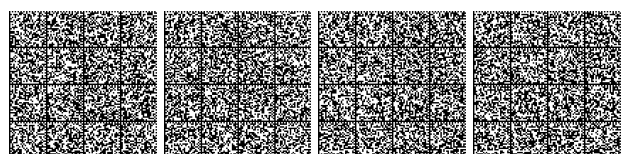
Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Alfuzosina Pfizer». (15A05569) . . . . *Pag.* 63

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Sofidette». (15A05570). . . . . *Pag.* 63

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Fluconazolo Germed». (15A05572) . . . . *Pag.* 64

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Tordinespes». (15A05573) . . . . *Pag.* 64

Revoca dell'autorizzazione alla produzione di gas medicinali per uso umano, rilasciata alla società «Sapio produzione idrogeno ossigeno S.r.l.», in Udine. (15A05574) . . . . *Pag.* 66

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Etrivex». (15A05575) . . . . *Pag.* 66

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Aciclovir Alter». (15A05576) . . . . *Pag.* 66

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Isotretinoina Stiefel». (15A05577) . . . . *Pag.* 66

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Samyr». (15A05578) . . . . *Pag.* 67

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Samyr». (15A05579) . . . . *Pag.* 70

Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni

Contratto collettivo nazionale quadro di modifica del CCNQ del 3 novembre 2011 (15A05617) . . . . *Pag.* 74

Istituto nazionale di statistica

Indici dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, senza tabacchi, relativi al mese di giugno 2015, che si pubblicano ai sensi dell'articolo 81 della legge 27 luglio 1978, n. 392 (Disciplina delle locazioni di immobili urbani), ed ai sensi dell'articolo 54 della legge del 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica). (15A05746). . . . . *Pag.* 75

Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Istituzione del Consolato onorario in Clifton (Stati Uniti). (15A05846). *Pag.* 77

Ministero dell'interno

Soppressione dell'associazione laicale «Missionarie di Gesù Lavoratore e Apostolo», in Teramo. (15A05622). . . . . *Pag.* 77

Soppressione della Confraternita «SS. Angeli Custodi», in Fermo. (15A05623). . . . . *Pag.* 77

Accertamento del fine prevalente di culto della «Confraternita dei Santi Cosma e Damiano», in Calice Ligure. (15A05624). . . . . *Pag.* 77

Accertamento del fine prevalente di culto della «Confraternita della SS.ma Annunziata», in Varazze. (15A05625) . . . . *Pag.* 77

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

Domanda di registrazione della denominazione «KNACK D'ALSACE» (15A05613) . . . . *Pag.* 77

Domanda di registrazione della denominazione «MOJAMA DE BARBATE» (15A05614) . . . . . . *Pag.* 77

Domanda di registrazione della denominazione «VARAŽDINSKO ZELJE» (15A05615) . . . . *Pag.* 77

Regione Toscana

Approvazione dell'ordinanza n. 29 del 7 luglio 2015 (15A05611). . . . . *Pag.* 78

Approvazione dell'ordinanza n. 30 del 7 luglio 2015 (15A05612). . . . . *Pag.* 78

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 15 luglio 2015, n. **112**.

Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione).

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

Vista la legge di delegazione europea 6 agosto 2013, n. 96;

Visti gli articoli 1 e 2 della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 2009;

Vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

Visto l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

Visto il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

Vista la legge 10 ottobre 1990, n. 287, ed in particolare l'articolo 7;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, in materia ferroviaria;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2005, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 3 novembre 2005, n. 256;

Visto l'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, ed in particolare l'articolo 38, commi 2 e 3;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 28 maggio 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 22 giugno 2009, n. 142;

Ritenuto necessario, per il corretto recepimento della direttiva 2012/34/UE e per esigenze di chiarezza del quadro normativo, rivedere integralmente le disposizioni di cui al citato decreto legislativo n. 188 del 2003, al fine di conformarle a quanto previsto dalla direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Ritenuto, pertanto, di procedere alla emanazione di un decreto legislativo che sostituisce ed abroga le disposizioni di cui al citato decreto legislativo n. 188 del 2003;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 aprile 2015;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Viste le deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni dell'11 giugno 2015 e del 10 luglio 2015;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

EMANA
il seguente decreto legislativo:

Capo I
DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.
Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente decreto disciplina:

a) le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;

b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia;

c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed anche nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

2. Il presente decreto non si applica:

a) alle reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti;

b) alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano ed extraurbano su tali reti;

c) alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture ed alle imprese ferroviarie che effettuano solo servizi di trasporto merci su tali infrastrutture.

3. In deroga al comma 2, lettere *a)* e *b)*, se l'impresa ferroviaria è controllata, direttamente o indirettamente, da un'impresa o altra entità che effettua o integra servizi di trasporto ferroviario diversi dai servizi urbani, suburbani o regionali, a siffatta impresa ferroviaria si applica quanto previsto agli articoli 4, 5, 11 e 16.

4. Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto.

5. Per le reti di cui al comma 4, le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, sono svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto.

6. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, un decreto ministeriale, con il quale sono individuate le reti ferroviarie di cui al comma 4. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, altresì, con cadenza periodica, almeno quinquennale, ad apportare le necessarie modifiche al decreto di cui al primo periodo, per tener conto dell'evoluzione del mercato di settore. Le esclusioni di infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario sono preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nell'ambito dell'attività istruttoria di aggiornamento del decreto ministeriale.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, definisce la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, pubblicando il relativo documento e periodicamente aggiornandolo, sentiti la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome ed il Ministero dell'economia e delle finanze, che devono esprimersi entro il termine di trenta giorni dalla richiesta, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede comunque alle determinazioni di competenza. Tale Strategia definisce, per un periodo di almeno cinque anni, le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario.

8. Le disposizioni del presente decreto non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali.

Art. 2.

Principi

1. Le attività disciplinate dal presente decreto si uniformano ai seguenti principi:

a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie;

b) indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia;

c) libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive dell'Unione europea e negli articoli 56 e seguenti del TFUE, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario;

d) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di proprietà pubblica o controllate di settore, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 9 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 3.

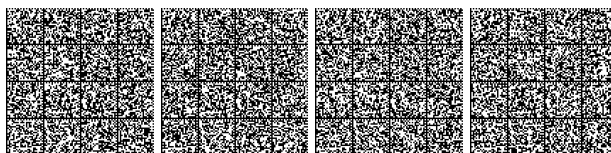
Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

b) gestore dell'infrastruttura: soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel presente decreto;

c) infrastruttura ferroviaria: gli elementi elencati nell'allegato I del presente decreto;

d) servizio di trasporto internazionale di merci: il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

e) servizio di trasporto internazionale di passeggeri: il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere sia unito sia scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

f) servizi urbani ed extraurbani: i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

g) servizi regionali: i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, inclusa una regione transfrontaliera;

h) transito: l'attraversamento del territorio dell'Unione che non prevede il carico o lo scarico di merci né la salita e la discesa di passeggeri nel territorio dell'Unione;

i) percorso alternativo: un diverso percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

l) alternativa valida: l'accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

m) impianto di servizio: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11;

n) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11;

o) accordo transfrontaliero: un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi, destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

p) licenza: autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione europea, rilasciata dall'apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un'impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

q) licenza nazionale passeggeri: autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata nelle more della liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in ambito UE, sulla base dei medesimi requisiti previsti per il rilascio della licenza di cui alla lettera *p)* e nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, ad un'impresa avente sede legale in Italia, con cui viene autorizzato lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale; per le imprese ferroviarie controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, si applicano i medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio, la cui sussistenza nei paesi in cui hanno sede le imprese controllanti è tenuto ad attestare il richiedente;

r) titolo autorizzatorio: il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;

s) autorità preposta al rilascio della licenza: l'organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

t) organismo di regolazione: l'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;

u) trasporto ferroviario: svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due distinte località, a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura;

v) contratto: un accordo concluso nel quadro di misure amministrative;

z) contratto di utilizzo dell'infrastruttura: accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni di cui all'articolo 17;

aa) profitto ragionevole: un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;

bb) assegnazione della capacità: processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;

cc) richiedente: un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario;

dd) infrastruttura saturata: elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi;

ee) piano di potenziamento della capacità: una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";

ff) coordinamento: la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

gg) accordo quadro: un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

hh) capacità di infrastruttura: il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;

ii) rete: l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

ll) prospetto informativo della rete: un documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

mm) traccia oraria: la frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale;

nn) orario di servizio: i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità;

oo) aree di deposito: aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro;

pp) manutenzione pesante: l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio;

qq) progetti di investimento specifici: progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio;

rr) raccordo: binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria fino all'interno dell'impianto raccordato;

ss) impianto raccordato: l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;

tt) contratto di raccordo: atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo;

uu) costo totale: l'insieme dei costi operativi, degli ammortamenti e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio.

Capo II
IMPRESE FERROVIARIE

Art. 4.
Principi

1. Le imprese ferroviarie stabilite in Italia sono indipendenti per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali.

2. Le imprese ferroviarie sono gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà pubblica o privata, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti.

3. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

4. Con riferimento agli orientamenti di politica generale e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento e, lasciato impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 11, 17 e 22;

b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;

c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;

d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;

e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

5. In deroga a quanto previsto al comma 4, gli azionisti delle imprese ferroviarie detenute o controllate dallo Stato possono richiedere la loro approvazione preventiva per le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa al pari degli azionisti di società per azioni private in virtù

del diritto societario italiano. Le disposizioni del presente articolo fanno salve le competenze degli organi di vigilanza in relazione alla nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

Art. 5.

Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.

2. Il bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, è tenuto separato ed è pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri.

3. Qualora siano erogati fondi pubblici per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.

4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono tenuti separati i bilanci, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, e sono pubblicati, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e, dall'altro, per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile.

5. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai commi 2, 3 e 4 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

6. E' in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'articolo 37, comma 3, lettera *b)*, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Art. 6.

Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

1. L'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri:

a) il possesso della licenza corrispondente al servizio da prestare;

b) il possesso del certificato di sicurezza, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete.

2. Le imprese che intendono effettuare servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale, devono possedere, oltre a quanto riportato al comma 1, lettere *b)* e *c)* , la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *q)*.

3. Per il solo svolgimento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, in alternativa a quanto disposto al comma 2, le imprese devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *r)*.

4. In sede di stipula dei contratti previsti al comma 1, lettera *c)*, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione.

Art. 7.

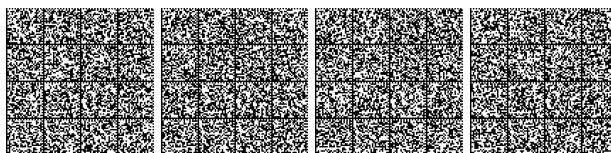
Licenza

1. Possono chiedere il rilascio della licenza, le imprese con sede in Italia, la cui attività principale consista nella prestazione di servizi per il trasporto su ferrovia, che sono in grado di dimostrare, già prima di iniziare l'attività, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di copertura della propria responsabilità civile secondo quanto prescritto all'articolo 8.

2. L'istanza per il rilascio della licenza è soggetta all'imposta di bollo in base alla normativa vigente, indica la tipologia o le tipologie dei servizi che l'impresa intende espletare ed è firmata dal rappresentante legale dell'impresa.

3. Le imprese richiedenti sono tenute ad uniformarsi alle procedure operative per il rilascio della licenza, pubblicate dall'autorità competente sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed a produrre, a corredo dell'istanza, la documentazione completa, indicata nelle procedure, necessaria ad attestare il possesso dei requisiti di cui all'articolo 8.

4. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, entro novanta giorni dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato.

5. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Per la licenza nazionale passeggeri si deroga alla comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

6. Avverso le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze è possibile proporre ricorso giurisdizionale.

7. Le imprese richiedenti sono tenute, all'atto della presentazione della domanda, al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio e modifica della licenza. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono aggiornate le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto di cui al decreto ministeriale 28 maggio 2009, sulla base delle disposizioni contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Art. 8.

Requisiti per il rilascio della licenza

1. Le imprese richiedenti devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di adeguata copertura della propria responsabilità civile, per ottenere il rilascio della licenza.

2. Costituiscono requisiti di onorabilità:

a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;

b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;

c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggetti a procedure doganali;

d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;

e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'articolo 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;

f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

a) dai titolari delle imprese individuali;

b) da tutti i soci delle società di persone;

c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali, il requisito di cui al comma 2, lettera *a)*, deve essere, altresì, posseduto dalla persona giuridica che esercita l'attività d'impresa.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi, sulla base delle disposizioni del regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria, la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni riguardanti i seguenti elementi, come riportato nell'allegato III della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;

b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria;

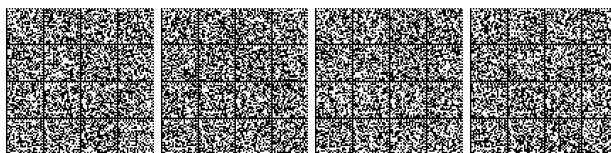
f) imposte e contributi sociali.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5, l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile giurato, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio. Il revisore deve essere soggetto terzo, autonomo ed indipendente rispetto all'impresa o appartenere ad una amministrazione pubblica competente per materia.

8. Le imprese richiedenti il rilascio di una licenza non possiedono la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dalle imprese stesse.

9. In materia di competenza professionale, l'impresa dimostra di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza.

10. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;

b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

11. Le informazioni di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 10 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.

12. Se un'impresa detiene già il certificato di sicurezza di cui all'articolo 10, il requisito di competenza professionale di cui al comma 9, si intende già soddisfatto.

13. Ogni impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere adeguate garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

14. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, previo parere dell'organismo di regolazione, con proprio decreto approva il livello minimo di copertura assicurativa richiesto, tenuto conto delle specificità e del profilo di rischio dei diversi tipi di servizio. Nel prospetto informativo della rete è riportato tale ammontare ed i suoi successivi aggiornamenti secondo le modalità previste nel decreto ministeriale.

15. Ai fini dell'attestazione di quanto previsto al comma 13, l'impresa richiedente allega all'istanza la dichiarazione di impegno a disporre, al momento dell'inizio dell'attività, della polizza assicurativa o della garanzia congruente con quanto stabilito nel decreto di cui al comma 14.

Art. 9.

Validità della licenza

1. La licenza ha validità temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, può richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza e effettuare verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, qualora nutra fondati dubbi circa la ricorrenza di tali requisiti.

3. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

4. Entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 14, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede, alle imprese ferroviarie a cui ha rilasciato la licenza, le informazioni necessarie ai fini della verifica della compatibilità della copertura assicurativa in loro possesso. In assenza di tale copertura assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'organismo di regolazione, accerta la compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato in possesso delle imprese stesse con quanto stabilito nel decreto di cui all'articolo 8, comma 14. Le imprese sono tenute a rispondere entro trenta giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, con le modalità previste nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Per le imprese ferroviarie dotate di licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, ne informa immediatamente tale autorità.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza sono state determinate dal mancato possesso dei requisiti di capacità finanziaria.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attività per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria può chiedere la concessione di un termine più lungo di sei mesi per l'inizio dell'attività, in considerazione della specificità dei servizi prestati. La proroga può essere richiesta contestualmente alla presentazione della domanda di licenza o successivamente al rilascio della licenza stessa. In entrambi i casi, la richiesta di proroga deve essere adeguatamente motivata con gli elementi necessari alla valutazione delle cause del ritardo di inizio attività.

9. Non possono essere richieste proroghe per l'inizio di attività superiori a due anni o proroghe successive, la cui somma temporale superi il periodo di due anni. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, inoltre, sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Tale prolungata inattività od assenza di attivazione del predetto procedimento di certificazione costituisce mancanza dei requisiti di competenza professionale di cui all'articolo 8, comma 9.

10. Le imprese ferroviarie, durante il periodo di proroga o di sospensione dell'attività, devono informare, in modo puntuale e con cadenza semestrale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettendo un rapporto sullo stato di avanzamento delle iniziative propedeutiche all'inizio di attività, indicando eventuali modifiche societarie ed eventuali criticità sopravvenute, al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di valutare il rispetto della data prevista di inizio delle attività.

11. L'impresa ferroviaria è tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma può continuare l'attività, a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata, se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto.

12. Nei casi di cui al comma 11, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede evidenza, altresì, della permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, con particolare riferimento alla condizione di reciprocità, qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

13. L'impresa ferroviaria, che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attività, deve chiedere la revisione della licenza.

14. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilità di una soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo.

15. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica immediatamente all'Agenzia ferroviaria europea, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica delle licenze adottati. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri. Per la licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

16. Le imprese titolari di licenza sono tenute a fornire, con cadenza annuale, i seguenti elementi informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) bilanci consolidati dell'anno;

b) rapporto riassuntivo del traffico e dei servizi prestati;

c) relazione contenente gli elementi di verifica del controllo di qualità attuato e del livello di soddisfazione della clientela raggiunto nonché i ritardi realizzati ed i rimborsi erogati.

Art. 10.

Certificato di sicurezza

1. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari, il certificato di sicurezza di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, attesta la conformità alle normative nazionali ed europee, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

2. È facoltà dell'impresa richiedere il rilascio del certificato di sicurezza prima del rilascio della licenza.

3. La disposizione di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si applica sino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 1, comma 6. Decorso tale termine, il certificato di sicurezza è rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Capo III

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Art. 11.

Principi

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete di propria attribuzione, sono affidati, in via esclusiva, le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione e la valutazione che la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie, sulla base rispettivamente delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 26.

5. Le imprese ferroviarie, o qualsiasi soggetto avente personalità giuridica pubblica o privata, d'intesa con il gestore dell'infrastruttura, possono, tuttavia, contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore medesimo, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica a legislazione vigente.

6. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, nel caso in cui l'attività di gestione dell'infrastruttura della rete è svolta da impresa non distinta sul piano giuridico o decisionale dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, le funzioni essenziali del gestore di cui al comma 4 sono svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione di capacità di infrastruttura, individuati in ambito regionale o locale ed indipendenti sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

Art. 12.

Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria

1. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto ferroviario di merci e dei servizi ad esso collegati. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, ed all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale.

2. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto internazionale di passeggeri, nonché del trasporto nazionale passeggeri alle condizioni di cui all'articolo 6, commi 2 e 3. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2.

3. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro.

4. L'organismo di regolazione stabilisce, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, come individuate dall'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 della Commissione europea dell'11 agosto 2014, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi, sulla base di quanto disposto dagli articoli da 6 a 9 del citato regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014. La decisione dell'organismo di regolazione è debitamente giustificata e pubblicata tempestivamente sul suo sito web, nel rispetto della riservatezza da applicare alle informazioni sensibili dal punto di vista commerciale. Nei casi in cui venga accertato dall'organismo di regolazione che la finalità principale del servizio non è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e fatta comunque salva la possibilità di limitazione di cui al comma 5, l'impresa ferroviaria deve possedere la licenza nazionale passeggeri per esercire il servizio.

5. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni, sulla base di quanto disposto ai commi 6 e 7, da parte dell'organismo di regolazione, nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi al diritto dell'Unione, nei casi in cui il loro esercizio comprometta l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in questione.

6. L'organismo di regolazione stabilisce, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario risulta compromesso sulla base di quanto disposto dagli articoli da 11 a 17 del regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 previa richiesta:

a) delle autorità competenti che hanno concluso un contratto di servizio pubblico che copre una stazione di partenza e una di destinazione del nuovo servizio proposto;

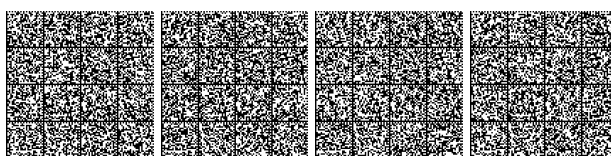
b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso;

c) del gestore dell'infrastruttura nell'area geografica coperta dal nuovo servizio proposto di trasporto internazionale di passeggeri;

d) di qualsiasi impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico aggiudicato dall'autorità di cui alla lettera *a)*.

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo di regolazione competente le informazioni necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolazione valuta le informazioni ricevute dalle parti sopra citate e, se del caso, richiede eventuali ulteriori informazioni pertinenti da tutte le parti interessate e avvia con esse consultazioni entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

7. L'organismo di regolazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui i soggetti di cui al comma 4 possono chiedere il riesame della decisione derivante dall'esame dell'equilibrio economico alle condizioni definite dall'organismo di regolamentazione, fra cui:

a) se il nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri risulta profondamente modificato rispetto ai dati analizzati dall'organismo di regolamentazione;

b) se esiste una differenza sostanziale fra l'impatto reale e quello stimato sui servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico;

c) se il contratto di servizio pubblico è scaduto prima del termine iniziale.

8. Salvo indicazione contraria dell'organismo di regolazione nella sua decisione, il riesame di una decisione non può essere richiesto nei primi tre anni successivi la pubblicazione della decisione, ad eccezione del caso di cui al comma 6, lettera *a)*.

9. Avverso le decisioni di cui ai commi 4, 5, 6 e 7 è possibile proporre ricorso giurisdizionale.

10. L'autorità competente, accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, in alternativa alla limitazione di cui al comma 5, può richiedere all'impresa ferroviaria oggetto della procedura di cui al comma 6, il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione, determinati, previo parere dell'organismo di regolazione, sulla base delle misure disposte dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

11. I proventi ottenuti da tali diritti devono essere utilizzati per compensare i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico al fine di ristabilirne l'equilibrio economico e non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. La totalità dei diritti imposti ai sensi del presente comma non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto di passeggeri al quale si applicano.

12. Al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali nel settore dei trasporti ferroviari, in armonia con la necessità di assicurare la copertura degli oneri per i servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico, di cui all'articolo 38, commi 2 e 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni, può essere introdotto un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri a media e a lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblico, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari.

13. La determinazione del sovrapprezzo di cui al comma 12, conformemente al diritto dell'Unione europea e in particolare alla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, nonché ai principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, è effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, sulla base dei costi dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico di cui al comma 12, senza compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia al quale si applica, ed è soggetta ad aggiornamento triennale. I proventi ottenuti dal sovrapprezzo non possono eccedere quanto necessario per coprire tutto o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. Gli introiti derivanti dal sovrapprezzo sono integralmente versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri del servizio universale del trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto dei contratti di servizio pubblico di cui al citato comma 12.

14. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei diritti di compensazione che all'utilizzo degli stessi e le forniscono, su richiesta, alla Commissione.

Art. 13.

Condizioni di accesso ai servizi

1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce, e quindi fornisce, a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura;

b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;

c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;

d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;

e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

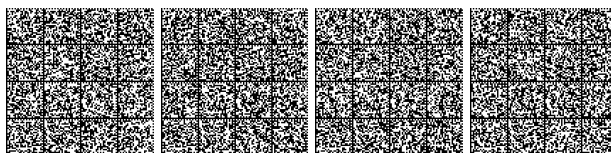
2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:

a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;

b) scali merci;

c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;

d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;

e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;

f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;

g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;

h) impianti e attrezzature di soccorso;

i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.

3. Il collegamento tra gli impianti di servizio e l'infrastruttura ferroviaria è disciplinato da specifici contratti di raccordo, il cui schema tipo è riportato nel prospetto informativo della rete. Tali contratti devono contenere condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

4. Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio agli impianti di servizio di cui al comma 2, lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *g)* e *i)*, così come la fornitura di servizi in tali impianti nei casi in cui l'operatore di tale impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti impianti di servizio sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale società sotto il profilo organizzativo e decisionale. L'indipendenza non comporta la costituzione di un'entità giuridica distinta per gli impianti di servizio e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa entità giuridica.

5. Per tutti gli impianti di servizio di cui al comma 2, l'operatore e la società di cui al comma 4 tengono una contabilità separata, anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale finanziaria. Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del comma 4 e del presente comma si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 11.

6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto.

7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità.

8. Se un impianto di servizio di cui al comma 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e le imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico, anche mediante una informativa pubblicitaria nel medesimo impianto, che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria.

9. Qualora l'operatore dell'impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

a) corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;

b) preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni;

c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;

d) assistenza alla circolazione di treni speciali;

e) servizi di manovra.

10. Relativamente alla corrente di trazione di cui al comma 9, lettera *a)*, il relativo prezzo di fornitura è determinato sulla base di quanto previsto dall'articolo 29 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116. Tenuto conto delle variazioni delle condizioni del mercato dell'energia elettrica, il fornitore del servizio applica meccanismi di conguaglio alle imprese ferroviarie, in positivo o in negativo, sulla base dei costi di approvvigionamento da esso effettivamente sostenuti.

11. L'operatore dell'impianto di servizio o il gestore dell'infrastruttura possono, su richiesta delle imprese ferroviarie, fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) ispezione tecnica del materiale rotabile;

d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;

e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.

12. Fermo restando il rispetto del principio di non discriminazione, l'operatore dell'impianto di servizio o il gestore dell'infrastruttura non sono obbligati a fornire i servizi di cui al comma 11.

13. Le procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Art. 14.

Prospetto informativo della rete

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.

3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto.

4. È consentito ad ogni parte interessata di ottenere copia del prospetto informativo della rete, dietro presentazione di apposita domanda. Il gestore dell'infrastruttura può richiedere, a tal fine, la corresponsione di un contributo che non può eccedere le spese di pubblicazione del prospetto informativo stesso. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dal gestore dell'infrastruttura nel quadro della cooperazione di cui all'articolo 27.

5. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in lingua italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura.

Art. 15.

Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato

1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente decreto. Le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'organismo di regolazione e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamento con i porti. Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione.

3. Nei contratti di programma di cui al comma 1, è disciplinata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, separatamente, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato.

4. Nei contratti di programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo16.

5. Nell'ambito della politica generale di Governo e tenendo conto della Strategia di cui all'articolo 1, comma 7, e del finanziamento erogato di cui al comma 1, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'organismo di regolazione. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

6. Il gestore dell'infrastruttura assicura che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura. A tal fine il gestore dell'infrastruttura pubblica, sul proprio sito internet, il piano commerciale tre mesi prima della sua adozione, concedendo ai richiedenti trenta giorni per esprimere un parere non vincolante sulle tematiche suddette.

7. Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale.

8. Il gestore dell'infrastruttura entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo, mette a punto e aggiorna annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione.

Art. 16.

Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità

1. I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito.

2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso. In particolare, tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali di sua competenza o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale.

3. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al comma 2 sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1.

4. Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei canoni di cui agli articoli 17 e 18, il gestore dell'infrastruttura deve tendere ad un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

Capo IV

CANONI

Art. 17.

Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi

1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13.

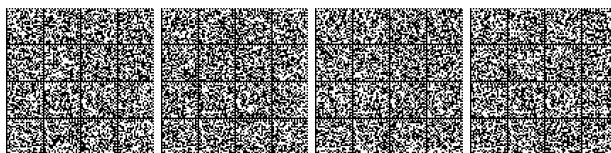
2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete.

3. Il gestore dell'infrastruttura provvede affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato o di rete, e i canoni effettivamente applicati siano conformi a quanto disposto al comma 2. Del rispetto di tali garanzie deve essere data dimostrazione nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate.

4. Fatto salvo quanto previsto ai commi 5 e 6 del presente articolo o all'articolo 18, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario sulla base di quanto disposto al comma 1 e tenuto conto delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detto atto di esecuzione.

5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

6. Il gestore dell'infrastruttura può modificare i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 429/2015 della Commissione europea del 13 marzo 2015, emanato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, onde tenere in conto il costo degli effetti acustici, favorisce l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile.

7. L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, decide in merito all'uso degli introiti supplementari. Il gestore

conserva le informazioni necessarie in modo da poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi, e, su richiesta le fornisce alla Commissione europea.

8. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai commi 4, 5 e 6 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

9. Il gestore dell'infrastruttura può applicare un canone adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale canone per mancato uso serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. L'applicazione del canone in parola ai richiedenti cui sia stata assegnata una traccia ferroviaria è obbligatoria in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse. Ai fini dell'imposizione di questo canone, il gestore dell'infrastruttura pubblica nel proprio prospetto informativo della rete i criteri per determinare tale mancato uso. L'organismo di regolazione controlla tali criteri. I pagamenti di tale canone sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria designata. Il gestore dell'infrastruttura deve essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.

10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

11. Se i servizi complementari e ausiliari di cui all'articolo 13, commi 9 e 11, sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti corrispettivi non superano il costo totale di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, possono essere forniti a prezzi di mercato.

Art. 18.

Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso

1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 17 in materia di determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del pieno recupero, da parte del gestore, dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16.

2. Ai fini dell'adozione del decreto di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si assicura che i gestori dell'infrastruttura abbiano valutato l'impatto dei coefficienti di maggiorazione per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti:

a) servizi merci;

b) servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico locale, regionale e nazionale;

c) altri servizi passeggeri.

Il gestore dell'infrastruttura può distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati nonché ad altri parametri relativi ai segmenti specifici. Sono, inoltre, definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

3. Il gestore dell'infrastruttura applica i coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1 in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione, garantendo nel contempo la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può altresì applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE, le riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai commi 11, 12 e 13, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16.

4. L'organismo di regolazione verifica:

a) la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione cui al comma 1;

b) che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione;

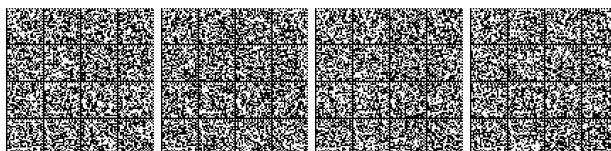
c) che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;

d) che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

L'organismo di regolazione comunica gli esiti della verifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze per le successive valutazioni. L'organismo di regolazione verifica inoltre che le riduzioni rispettino quanto stabilito ai commi 11, 12 e 13.

5. Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

6. L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è rivisto almeno ogni cinque anni. L'organismo di regolazione controlla tale elenco ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del presente decreto.

7. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi, effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

8. Per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

9. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione sono differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato "European Train Control System" (ETCS), conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione o alle versioni successive, sulla base delle modalità stabilite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Detta modifica non incide globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura. In deroga a questo obbligo, la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura non si applica alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.

10. Per impedire discriminazioni, i canoni medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura sono comparabili e i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato sono soggetti agli stessi canoni. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei canoni soddisfa questi requisiti.

11. Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.

12. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.

13. Il gestore dell'infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.

14. Ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni deve essere resa pubblica con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete.

Art. 19.

Sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura

1. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'organismo di regolazione, può istituire sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.

2. Se le imprese ferroviarie che beneficiano di una compensazione di cui al comma 1 usufruiscono di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

3. Le metodologie di definizione e di calcolo utilizzate per la determinazione delle compensazioni di cui al presente articolo sono rese pubbliche e devono rendere possibile dimostrare l'entità dei costi specifici imputabili a modi di trasporto concorrenti che vengono evitati, direttamente o indirettamente, sostenendo il trasporto ferroviario con il ricorso a tale tipologia di compensazioni.

Art. 20.

Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei canoni su più reti

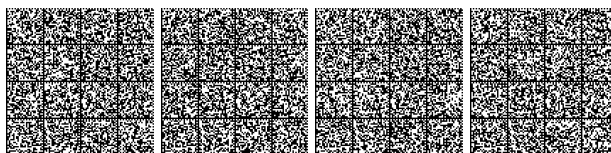
1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associano per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficiente delle reti ferroviarie, stabilendo a tal fine procedure appropriate.

2. Ai fini del comma 1, i gestori dell'infrastruttura cooperano al fine di consentire l'efficiente applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 18 e del sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 al traffico che interessa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.

Art. 21.

Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario

1. Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di prevedere clausole penali nei confronti degli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura.

2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati allegato VI, punto 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura.

Capo V

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

Art. 22.

Diritti connessi alla capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo:

a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione;

b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria;

c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

3. La capacità di infrastruttura assegnata ad un richiedente non può essere trasferita dal beneficiario a un'altra impresa o servizio a pena di nullità ed ogni violazione ha come conseguenza l'esclusione da una nuova assegnazione di capacità, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria, al fine di svolgere attività di trasporto per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria, non è considerato un trasferimento.

4. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce orarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

5. Il gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono, tuttavia, concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 23, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, e a partire dal primo cambio orario utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 26 e riportate nel prospetto informativo della rete.

6. I diritti ed obblighi rispettivi del gestore dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono definiti in sede contrattuale, con modalità riportate nel prospetto informativo della rete.

7. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete.

8. Le condizioni di cui al comma 7, riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura, sulla base di quanto disciplinato dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 a norma dell'articolo 41, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Art. 23.

Accordi quadro

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio, sulla base delle procedure e criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e dell'articolo 26 del presente decreto. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

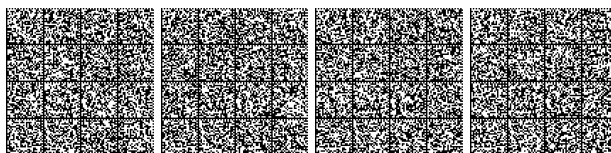
2. Se il richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria, esso indica al gestore dell'infrastruttura, nei termini indicati nel prospetto informativo della rete, le imprese ferroviarie che effettuano per suo conto, almeno per il primo anno di vigenza dell'accordo medesimo, i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tali fini dette imprese ferroviarie procedono alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche, sotto forma di tracce orarie e dei servizi connessi, e successivamente alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura, secondo le procedure previste negli articoli 22 e 25, e riportate nel prospetto informativo della rete.

3. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato.

4 Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

5. L'accordo quadro può prevedere clausole penali per il caso di modifica o di cessazione dello stesso per entrambi i contraenti, in relazione alle quali possono essere previste contrattualmente delle eccezioni in casi particolari.

6. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

7. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 31, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di quindici anni. Eventuali periodi superiori ai quindici anni

sono consentiti soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di ingenti investimenti e a lungo termine, nonché qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale. In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 34.

8. Un accordo quadro, sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni, è rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolazione autorizzare il rinnovo di tale accordo.

9. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

Art. 24.

Richieste di tracce orarie

1. Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate dai richiedenti sotto forma di tracce orarie e dei connessi servizi di cui all'articolo 13, comma 2 , lettere *a)*, *b)* e *c)*. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti designano un'impresa ferroviaria affinché sottoscriva un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 25.

2. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura, al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri su un percorso tra stazioni situate in Stati membri diversi e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, l'organismo di regolazione si assicura che sia informata l'autorità competente che su tale percorso ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate, che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 11, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

3. Fermo restando quanto previsto dal regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010, per le tracce ferroviarie su più reti il gestore dell'infrastruttura assicura che le richieste possano essere presentate a uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione.

Art. 25.

Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

1. Le imprese ferroviarie presentano al gestore dell'infrastruttura una richiesta di sottoscrizione di contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, dietro pagamento di un canone, di cui all'articolo 17.

2. Le richieste concernenti l'orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e riportati nel prospetto informativo della rete.

3. I richiedenti, che hanno concluso un accordo quadro ai sensi dell'articolo 23, presentano per tale accordo la richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie conformemente ai contenuti del medesimo accordo.

4. Le imprese ferroviarie devono, preliminarmente alla sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, essere in possesso del certificato di sicurezza.

5. La stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura avviene in modo non discriminatorio e trasparente, seguendo lo schema pubblicato nel prospetto informativo della rete, con facoltà delle parti di negoziare condizioni specifiche idonee a garantire una migliore efficienza nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

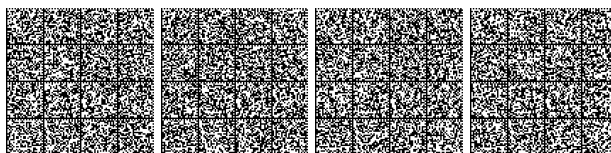
Art. 26.

Assegnazione di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto europeo, osservando i criteri stabiliti dall'organismo di regolazione e riportati nel prospetto informativo della rete.

2. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti e deve essere permanentemente in grado di fornire, ad ogni soggetto interessato, informazioni sulla capacità di infrastruttura assegnata per l'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario.

3. L'assegnazione della capacità avviene sulla base dello schema di cui all'allegato III del presente decreto, di quanto previsto dal prospetto informativo della rete e delle eventuali misure stabilite nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 43, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto di orario di servizio di cui all'articolo 28, comma 3, identifica, insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale, che vanno integrati nello stesso orario. Soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità, il gestore dell'infrastruttura può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al comma 3.

5. Il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste di tracce entro due mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie, dandone comunicazione tempestiva a queste ultime e all'organismo di regolazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato e comunicato all'organismo di regolazione.

6. Quando il rigetto della richiesta di capacità è motivato dalla insufficienza della stessa, la richiesta è riesaminata, d'accordo con l'istante, in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Le date degli adeguamenti di orario e le relative prescrizioni sono rese disponibili ai soggetti interessati.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a comunicare tempestivamente all'organismo di regolazione e alle imprese ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari. Le imprese ferroviarie titolari di contratto di pubblico servizio ne danno a loro volta immediata comunicazione alle autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.

Art. 27.

Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione e l'assegnazione efficiente della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 23. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine e organizzano di conseguenza le tracce orarie che insistono su più reti. I rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura, si associano al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, anche a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di Paesi terzi.

2. La Commissione è informata delle principali riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura per tracce internazionali ed è invitata a parteciparvi come osservatore. L'organismo di regolazione riceve, riguardo all'elaborazione dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ed a sistemi di assegnazione informatici, informazioni sufficienti per consentire di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 37.

3. Nelle riunioni, o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al comma 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al comma 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono e organizzano tracce orarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta specifica secondo quanto previsto all'articolo 30. Queste tracce orarie internazionali, previamente convenute, sono comunicate ai richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.

Art. 28.

Procedura di programmazione e coordinamento

1. Nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, tenendo conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività, e salvaguardando, comunque, i diritti derivanti dagli accordi quadro sottoscritti ai sensi dell'articolo 23.

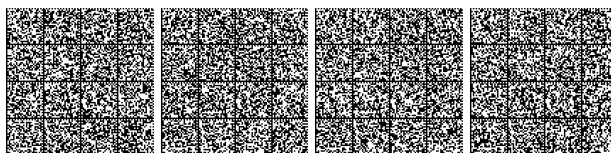
2. Nei soli casi previsti dagli articoli 31 e 32, il gestore dell'infrastruttura, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento finalizzata all'assegnazione di capacità, può accordare la priorità a servizi specifici, nel rispetto dei criteri di cui all'articolo 26, comma 1.

3. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

4. In caso di richieste di capacità confliggenti, il gestore dell'infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare al massimo tutte le richieste anche, se del caso, proponendo, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Tali limiti sono descritti nel prospetto informativo della rete.

5. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle seguenti informazioni:

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del comma 4;

d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 11, comma 7, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

6. I principi della procedura di coordinamento sono esposti nel prospetto informativo della rete e tengono conto, in particolare, sia della difficoltà di predisporre tracce orarie per i servizi di trasporto internazionale sia dell'effetto che ogni modificazione può comportare su altri gestori dell'infrastruttura.

7. Fatti salvi i rimedi giurisdizionali previsti dall'ordinamento nazionale e le disposizioni di cui all'articolo 37, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura predispone un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere alla rapida soluzione delle stesse. Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. Le decisioni in merito sono adottate dal gestore dell'infrastruttura entro dieci giorni lavorativi.

Art. 29.

Infrastruttura saturata

1. Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.

2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 32, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 33.

3. Se i canoni di cui all'articolo 17, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura.

4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio rispetto ad altri servizi che sono, di conseguenza, esclusi.

5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità.

6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete.

Art. 30.

Richieste specifiche

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde celermente, e comunque entro cinque giorni lavorativi, a richieste concernenti singole tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie, anche in corso di vigenza dell'orario di servizio. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità.

2. Il gestore dell'infrastruttura valuta la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste specifiche di capacità. Tale principio vale anche per infrastrutture saturate.

Art. 31.

Infrastruttura specializzata

1. Fatte salve le previsioni di cui al comma 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutte le tipologie di servizi di trasporto che hanno le caratteristiche necessarie per l'utilizzo della linea ferroviaria.

2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione di tutte le parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico, se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del comma 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

Art. 32.

Analisi della capacità

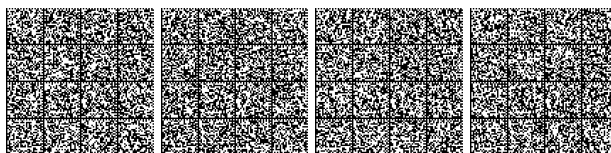
1. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata mira a determinare le limitazioni di capacità dell'infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura può adottare misure che comprendano la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura, inclusa la specializzazione delle linee.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata saturata.

Art. 33.

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.

2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata ed indica:

a) i motivi della saturazione;

b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;

c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;

d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

3. Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Il piano è sottoposto all'approvazione preliminare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La realizzazione del piano, relativamente agli investimenti necessari per il potenziamento della capacità, è subordinata alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma di cui all'articolo 15.

4. Il gestore dell'infrastruttura, per l'utilizzo di determinate infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati, cessa di esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su tali infrastrutture e tratti infrastrutturali, qualora:

a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità;

b) non porti avanti il piano di azione stabilito nel piano di potenziamento della capacità.

5. Il gestore dell'infrastruttura nei casi di cui al comma 4 può, previa approvazione dell'organismo di regolazione, continuare ad esigere il pagamento del componente del canone di cui al medesimo comma, se:

a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;

b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Art. 34.

Utilizzo delle tracce orarie

1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia alle tracce orarie, riferite ad una linea ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia minima fissata nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti.

2. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura indica le condizioni in base alle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione di capacità.

Art. 35.

Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione

1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete.

3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata.

Art. 36.

Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità sulla base delle prescrizioni dell'organismo di regolazione. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

2. In caso di emergenza, e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le tracce orarie assegnate possono essere revocate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti. Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

3. Le imprese ferroviarie concorrono a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza nell'ambito delle attività di competenza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.

Art. 37.

Organismo di regolazione

1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;

b) criteri in esso contenuti;

c) procedura di assegnazione e relativo esito;

d) sistema di imposizione dei canoni;

e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13;

g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17.

3.Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla le attività di cui al comma 2, lettere da *a)* a *g)* di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

4. L'organismo di regolazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

5. Ai fini delle attività di cui al comma 4, le autorità di cui al comma 4 elaborano congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

6. L'organismo di regolazione garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente decreto.

7. L'organismo di regolazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolazione ha il potere di chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti ed a qualunque altra parte interessata. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole, fissato dall'organismo di regolazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della sua funzione decisoria, di monitoraggio e di controllo della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da *a)* a *g)*.

10. La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L'organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni.

11. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

12. Le decisioni dell'organismo di regolazione sono pubblicate e sono soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo stesso può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente.

13. L'organismo di regolazione ha facoltà di effettuare controlli o di far realizzare controlli esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 5. A tal fine, l'organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai

gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 5, commi 4 e 5, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato IV del presente decreto e ogni altra informazione che l'organismo di regolazione può richiedere nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 3, lettera *b)*, del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con un livello di dettaglio sufficiente, secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede:

a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000;

b) in caso di inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000;

c) qualora i destinatari di una richiesta dell'organismo non forniscano le informazioni o forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero senza giustificato motivo non forniscano le informazioni nel termine stabilito, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000;

d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*, ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione.

Art. 38.

Cooperazione tra organismi di regolazione

1. L'organismo di regolazione scambia informazioni sulla propria attività e sui criteri e le prassi decisionali e, in particolare, informazioni sulle principali questioni riguardanti le procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria, al fine di coordinare i propri processi decisionali con i propri omologhi europei.

2. L'organismo di regolazione coopera strettamente con i propri omologhi europei, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.

3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei canoni per una traccia ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolazione consulta gli organismi di regolazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale in questione, nonché, se del caso, la Commissione, e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

4. L'organismo di regolazione, consultato a norma del comma 3, fornisce tutte le informazioni che i propri omologhi europei hanno il diritto di esigere a norma del diritto nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al comma 3.

5. L'organismo di regolazione qualora riceva il reclamo o svolga un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. I rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 27, comma 1, forniscono senza indugio, tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al comma 3 chieste dall'organismo di regolazione. Tale organismo ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla traccia oraria internazionale in questione agli altri organismi di regolazione di cui al comma 3.

7. Su richiesta di un organismo di regolazione, la Commissione può partecipare alle attività di cui ai comma da 2 a 6, allo scopo di facilitare la cooperazione tra organismi di regolazione.

8. L'organismo di regolazione contribuisce ad elaborare principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla base delle misure di cui all'articolo 57, paragrafo 8, della direttiva stessa.

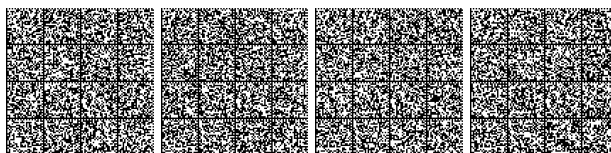
9. L'organismo di regolazione riesamina le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 17 e all'articolo 27, comma 1, che attuano le disposizioni del presente decreto o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

Art. 39.

Principi generali degli accordi transfrontalieri

1. Le disposizioni contenute negli accordi transfrontalieri non devono costituire una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

2. Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale notifica alla Commissione gli accordi transfrontalieri nuovi o riveduti dopo il 16 giugno 2013 prima della loro conclusione. La Commissione decide sulla conformità di tali accordi al diritto europeo.

3. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, in conformità al diritto dell'Unione, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale notifica alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati, denunciare convenzioni in essere e di concludere accordi transfrontalieri nuovi o

riveduti con i paesi terzi e, se del caso, invita la Commissione a partecipare in qualità di osservatore. Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale tiene conto delle comunicazioni della Commissione nel caso in cui il negoziato potrebbe compromettere gli obiettivi di negoziati in corso tra l'Unione e i paesi terzi interessati o portare a un accordo incompatibile con il diritto dell'Unione.

4. Nei casi di incompatibilità dell'accordo o di impossibilità ad effettuare il negoziato di cui ai comma 2 e 3, entro un mese dalla decisione della Commissione, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avvia la necessaria procedura di denuncia, o di risoluzione, dell'accordo.

5. In tutti gli altri casi, qualora entro un anno dall'avvio del negoziato non si fosse trovato un possibile accordo, con la delegazione dell'altro Stato membro o Paese terzo, per la risoluzione delle difformità rispetto al diritto europeo, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale avvia la necessaria procedura di denuncia dell'accordo.

Art. 40.

Monitoraggio del mercato

1. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione di cui all'articolo 15, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto del ruolo delle parti sociali, trasmette annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, sulla base degli atti di esecuzione di cui all'articolo 15, paragrafo 6, della direttiva stessa.

2. Ai fini di tale adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Istituto nazionale di statistica e dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per quanto di competenza, sulla base di un protocollo di intesa da formalizzare entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.

3. Sono fatte salve le disposizioni sulla protezione dei dati di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche, con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati. La Commissione europea sostiene gli scambi di informazioni di cui al comma 1 tra i membri della rete, eventualmente tramite mezzi elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali trasmessi dalle imprese interessate.

4. Per assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce e pubblica le modalità e le tempistiche di acquisizione delle informazioni richieste dalla Commissione, che sono vincolanti per tutti i soggetti destinatari della rilevazione somministrata.

Art. 41.

Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione europea, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di:

a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari;

b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie;

c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti;

d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti.

2. È fatto obbligo alle imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.

Capo VI

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 42.

Norme abrogate

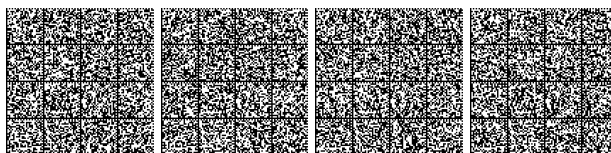
1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

a) il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

b) gli articoli 58 e 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99;

c) il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011;

d) il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

2. Si intende fatto al presente decreto ogni riferimento ai decreti di cui al comma 1, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti la materia regolata dal presente decreto.

Art. 43.

Clausola di cedevolezza espressa

1. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, le disposizioni del presente decreto afferenti a materia di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che non abbiano ancora provveduto al recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, si applicano fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

Art. 44.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 45.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 2015

MATTARELLA

RENZI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

GENTILONI SILVERI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

ORLANDO, *Ministro della giustizia*

PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

ALLEGATO *I*

ELENCO DEGLI ELEMENTI
DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempre che essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché le diramazioni o i raccordi privati:

terreni,

corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve,

opere d'arte: ponti, ponticelli e altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte e altri passaggi inferiori; muri di sostegno e opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.,

passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale,

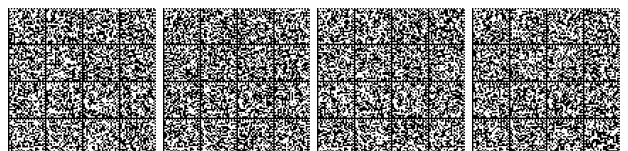
sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione),

vie di accesso per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza,

impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario,

impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa,

impianti per la trasformazione e il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti,

edifici adibiti al servizio delle infrastrutture, compresa una percentuale degli impianti per la riscossione dei canoni di trasporto.

ALLEGATO *II*

PRINCIPI E PARAMETRI FONDAMENTALI DEL CONTRATTO FDI PROGRAMMA

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 14 e comprendono almeno i seguenti elementi:

1) l'ambito di applicazione del contratto per quanto riguarda l'infrastruttura e gli impianti di servizio, strutturati in conformità dell'articolo 13. Esso comprende tutti gli aspetti della gestione dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso e gli altri investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture;

2) la ripartizione dei fabbisogni e dei fondi assegnati per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato II, per la manutenzione e il rinnovo, nonché per gli eventuali piani straordinari di manutenzione; se del caso può essere compresa l'articolazione dei pagamenti o dei fondi destinati alla nuova infrastruttura;

3) gli indicatori di prestazione e di qualità comprendenti elementi quali:

a) prestazione del treno, ad esempio in termini di velocità di regime e affidabilità, e soddisfazione dell'utente;

b) capacità della rete;

c) gestione degli asset;

d) volumi di attività e di spesa annuale;

e) livelli di sicurezza; e

f) protezione ambientale;

4) l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;

5) gli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, ad eccezione di quelli attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;

6) gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;

7) la durata convenuta del contratto;

8) le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti i piani d'intervento e la risoluzione anticipata del contratto, nonché le informazioni tempestive agli utenti;

9) le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto.

Gli elementi minimi del presente allegato dovranno essere ricompresi nei singoli contratti di programma in coerenza con l'oggetto degli stessi.

ALLEGATO *III*

SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE

1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.

2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di modifica o adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambiamenti di orario del traffico regionale di passeggeri, esse intervengono alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risultarne influenzato.

3. Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima della sua entrata in vigore.

4. Non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le linee internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri gestori dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura assicurano per quanto possibile che tali linee siano rispettate nelle fasi successive.

5. Entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte da parte dei richiedenti il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.

ALLEGATO *IV*

INFORMAZIONI CONTABILI DA FORNIRE, SU RICHIESTA, ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

1. Separazione contabile

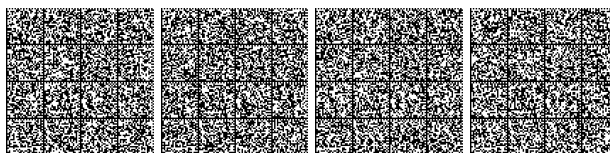
a) conto di profitti e perdite e di bilancio, nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria, separato per singolo settore di attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;

b) informazioni dettagliate sulle singole fonti e sugli utilizzi dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa dei settori al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;

c) categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolazione;

d) metodologia seguita per ripartire i costi fra le diverse attività;

e) se la società regolamentata è parte di un gruppo, dati dettagliati sulle partite infragruppo fra società.

2. Monitoraggio dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura

a) diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi in modo da poter monitorare i canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura;

b) informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei corrispettivi versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;

c) costi e ricavi dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3. Indicazione dei risultati finanziari

a) dichiarazione sui risultati finanziari;

b) dichiarazione di spesa riepilogativa;

c) dichiarazione delle spese di manutenzione;

d) dichiarazione delle spese di gestione;

e) conto economico;

f) note di supporto che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

ALLEGATO *V*

CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni:

a) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Le informazioni contenute in questo capitolo sono rese annualmente conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE;

b) un capitolo su principi di imposizione dei diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni, nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'articolo 13 che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme ed i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 17 a 20 per quanto riguarda i costi e i canoni; esso contiene, altresì, informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili;

c) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:

1) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;

2) le condizioni imposte ai richiedenti;

3) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione, nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti;

4) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura;

5) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;

6) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;

7) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione;

Il capitolo descrive, altresì, le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste soggette alla procedura di cui all'articolo 30 e contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali ed in particolare per quelle relative ai corridoi ferroviari merci, di cui ai regolamenti (UE) n. 1315/2013 e 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, ed al sistema di sportello unico di cui al regolamento (UE) 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010;

d) un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 7 e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE ovvero indicante un sito internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;

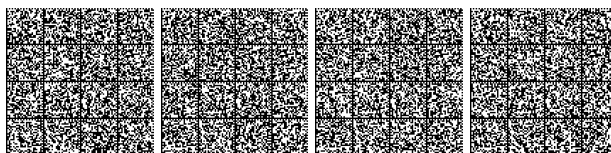
e) un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 21;

f) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;

g) modelli di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 23.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle

quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

La legge 24 dicembre 2012, n. 234, (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 gennaio 2013, n. 3.

La legge 6 agosto 2013, n. 96 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013.), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 20 agosto 2013, n. 194.

Gli articoli 1 e 2 della legge 4 giugno 2010, n. 96 (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 25 giugno 2010, n. 146, S.O., così recitano:

"Art. 1. (Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive elencate negli allegati A e B, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle medesime direttive. Per le direttive elencate negli allegati A e B, il cui termine di recepimento sia già scaduto ovvero scada nei tre mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad adottare i decreti legislativi di attuazione entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge. Per le direttive elencate negli allegati A e B, che non prevedono un termine di recepimento, il Governo è delegato ad adottare i decreti legislativi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell' art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per le politiche europee e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell' allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell' allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 8 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti dai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive che comportino conseguenze finanziarie sono corredati della relazione tecnica di cui all' art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Su di essi è richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell' art. 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i testi, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

5. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può adottare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del citato comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. I decreti legislativi, relativi alle direttive elencate negli allegati A e B, adottati, ai sensi dell' art. 117, quinto comma, della Costituzione, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, si applicano alle condizioni e secondo le procedure di cui all' art. 11, comma 8, della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

7. Il Ministro per le politiche europee, nel caso in cui una o più deleghe di cui al comma 1 non risultino esercitate alla scadenza del termine previsto, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che dà conto dei motivi addotti a giustificazione del ritardo dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia. Il Ministro per le politiche europee, ogni sei mesi, informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome nelle materie di loro competenza, secondo modalità di individuazione delle stesse da definire con accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

8. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B, ritrasmette con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni i testi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorsi venti giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere."

"Art. 2. (Princìpi e criteri direttivi generali della delega legislativa)

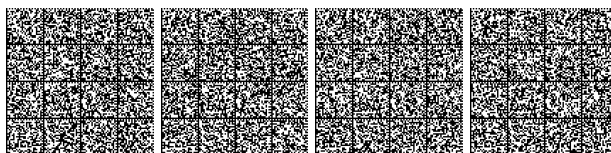
1. Salvi gli specifici princìpi e criteri direttivi stabiliti dalle disposizioni di cui ai capi II e III, e in aggiunta a quelli contenuti nelle direttive da attuare, i decreti legislativi di cui all' art. 1 sono informati ai seguenti princìpi e criteri direttivi generali:

a) le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture amministrative, secondo il principio della massima semplificazione dei procedimenti e delle modalità di organizzazione e di esercizio delle funzioni e dei servizi;

b) ai fini di un migliore coordinamento con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, fatti salvi i procedimenti oggetto di semplificazione amministrativa ovvero le materie oggetto di delegificazione;

c) al di fuori dei casi previsti dalle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a 150.000 euro e dell'arresto fino a tre anni, sono previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledono o espongono a pericolo interessi costituzionalmente protetti. In tali casi sono previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che espongono a pericolo o danneggiano l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che recano un danno di particolare gravità. Nelle predette ipotesi, in luogo dell'arresto e dell'ammenda, possono essere previste anche le sanzioni alternative di cui agli articoli 53 e seguenti del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, e la relativa competenza del giudice di pace. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro è prevista per le infrazioni che ledono o espongono a pericolo interessi diversi da quelli indicati nei periodi precedenti. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni indicate nella presente lettera sono determinate nella loro entità, tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole ovvero alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. Entro i limiti di pena indicati nella presente lettera sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per violazioni omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi. Nelle materie di cui all' art. 117, quarto comma, della Costituzione, le sanzioni amministrative sono determinate dalle regioni;

d) eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regiona-

li possono essere previste nei decreti legislativi recanti le norme necessarie per dare attuazione alle direttive, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all' art. 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183;

e) all'attuazione di direttive che modificano precedenti direttive già attuate con legge o con decreto legislativo si procede, se la modificazione non comporta ampliamento della materia regolata, apportando le corrispondenti modificazioni alla legge o al decreto legislativo di attuazione della direttiva modificata;

f) nella predisposizione dei decreti legislativi si tiene conto delle eventuali modificazioni delle direttive comunitarie comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

g) nella predisposizione dei decreti legislativi, relativi alle direttive elencate negli allegati A e B, si tiene conto delle esigenze di coordinamento tra le norme previste nelle direttive medesime e quanto stabilito dalla legislazione vigente, con particolare riferimento alla normativa in materia di lavoro e politiche sociali, per la cui revisione è assicurato il coinvolgimento delle parti sociali interessate, ai fini della definizione di eventuali specifici avvisi comuni e dell'acquisizione, ove richiesto dalla complessità della materia, di un parere delle stesse parti sociali sui relativi schemi di decreto legislativo;

h) quando si verificano sovrapposizioni di competenze tra amministrazioni diverse o comunque sono coinvolte le competenze di più amministrazioni statali, i decreti legislativi individuano, attraverso le più opportune forme di coordinamento, rispettando i princìpi di sussidiarietà, differenziazione, adeguatezza e leale collaborazione e le competenze delle regioni e degli altri enti territoriali, le procedure per salvaguardare l'unitarietà dei processi decisionali, la trasparenza, la celerità, l'efficacia e l'economicità nell'azione amministrativa e la chiara individuazione dei soggetti responsabili;

i) quando non sono di ostacolo i diversi termini di recepimento, sono attuate con un unico decreto legislativo le direttive che riguardano le stesse materie o che comunque comportano modifiche degli stessi atti normativi.".

La direttiva 2012/34/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 14 dicembre 2012, n. L 343.

L'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici.), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 dicembre 2011, n. 284, S.O., così recita:

"Art. 37. Liberalizzazione del settore dei trasporti

1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata «Autorità», la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è individuata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'art. 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-*bis*. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'art. 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'art. 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-*ter*. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, nè avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera *b)*;

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1,

tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'art. 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'art. 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera *m)*, l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

3. Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità:

a) può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;

b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;

c) propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;

d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente;

e) se sospetta possibili violazioni della regolazione negli ambiti di sua competenza, svolge ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione mediante accesso a impianti, a mezzi di trasporto e uffici; durante l'ispezione, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e altre informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;

f) ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare;

g) valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze;

h) favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;

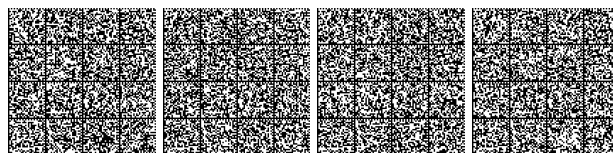
i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti;

l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora:

1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;

2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;

m) nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera *f)* applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata.

4. Restano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio

pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

5. L'Autorità rende pubblici nei modi più opportuni i provvedimenti di regolazione e riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. La regolazione approvata ai sensi del presente articolo resta efficace fino a quando è sostituita dalla regolazione posta dalle amministrazioni pubbliche cui saranno affidate le competenze previste dal presente articolo.

6. Alle attività di cui al comma 3 del presente articolo si provvede come segue:

a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento, nel limite massimo di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri. Al fine di assicurare l'immediato avvio dell'Autorità di regolazione dei trasporti, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato anticipa, nei limiti di stanziamento del proprio bilancio, le risorse necessarie per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dal suo funzionamento, nella misura di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2014. Le somme anticipate sono restituite all'Autorità garante della concorrenza e del mercato a valere sulle risorse di cui al primo periodo della presente lettera. Fino all'attivazione del contributo di cui alla lettera *b)*, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'ambito delle predette risorse, assicura all'Autorità di regolazione dei trasporti, tramite apposita convenzione, il necessario supporto operativo-logistico, economico e finanziario per lo svolgimento delle attività strumentali all'implementazione della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

b-*bis*) ai sensi dell'art. 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera *b)*, il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

6-*bis*. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 4, comma 1, lettera *c)*, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento. (308)

6-*ter*. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.".

La legge 22 dicembre 2011, n. 214 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici.), è Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 27 dicembre 2011, n. 300, S.O.

L'art. 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 gennaio 2012, n. 19, S.O., così recita:

"Art. 36. (Regolazione indipendente in materia di trasporti)

1. All'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata 'Autorità', la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 30 aprile 2012. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'art. 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-*bis*. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'art. 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'art. 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-*ter*. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, nè avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole

ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera *b)*;

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'art. 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'art. 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera *m)*, l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.»;

b) al comma 3, alinea, sono soppresse le parole: «individuata ai sensi del medesimo comma»;

c) al comma 4, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: «Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica»;

d) al comma 5, primo periodo, sono soppresse le parole: «individuata ai sensi del comma 2»;

e) al comma 6:

1) la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

«*a)* agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento per l'anno 2012, nel limite massimo di 5 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di

spesa di cui all'art. 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, relativa al Fondo per interventi strutturali di politica economica»;

2) alla lettera *b)*, l'ultimo periodo è soppresso;

3) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

«b-*bis*) ai sensi dell'art. 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera *b)*, il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione»;

f) dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

«6-*bis*. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 4, comma 1, lettera *c)*, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-*ter*. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica».".

La legge 24 marzo 2012, n. 27 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.), è Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 24 marzo 2012, n. 71, S.O.

Il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 2007, n. 234, S.O.

L'art. 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 (Norme per la tutela della concorrenza e del mercato.), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 13 ottobre 1990, n. 240, così recita:

"Art. 7. (Controllo)

1. Ai fini del presente titolo si ha controllo nei casi contemplati dall'art. 2359 del codice civile ed inoltre in presenza di diritti, contratti o altri rapporti giuridici che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto e di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sulle attività di un'impresa, anche attraverso:

a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;

b) diritti, contratti o altri rapporti giuridici che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle deliberazioni o sulle decisioni degli organi di un'impresa.

2. Il controllo è acquisito dalla persona o dalla impresa o dal gruppo di persone o di imprese:

a) che siano titolari dei diritti o beneficiari dei contratti o soggetti degli altri rapporti giuridici suddetti;

b) che, pur non essendo titolari di tali diritti o beneficiari di tali contratti o soggetti di tali rapporti giuridici, abbiano il potere di esercitare i diritti che ne derivano.".

Il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria.), abrogato dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2003, n. 170, S.O.

Le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE sono pubblicate nella G.U.C.E. 15 marzo 2001, n. L 75.

Il comma 1 dell'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2001), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 29 dicembre 2000, n. 302, S.O., così recita:

"Art. 131. (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari)

1. Al fine di garantire il contenimento delle tariffe e il risanamento finanziario delle attività di trasporto ferroviario, il Ministro dei trasporti e della navigazione può rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, anche in deroga a quanto disposto dagli articoli 1, comma 1, lettera *a)*, e 3, comma 1, lettera *a)*, del medesimo decreto, a condizione di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate; può altresì autorizzare la società Ferrovie dello Stato S.p.A. e le aziende in concessione ad effettuare operazioni in leasing per l'approvvigionamento d'uso di materiale rotabile. Gli articoli 14 e 18 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, si applicano per la parte concernente l'infrastruttura ferroviaria e cessano di applicarsi al trasporto ferroviario. La società Ferrovie dello Stato S.p.A. delibera le conseguenti modifiche statutarie.

(*Omissis*).".

Il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 dicembre 1997, n. 287.

L'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri.), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, S.O., così recita:

"Art. 14. (Decreti legislativi)

1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di «decreto legislativo» e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

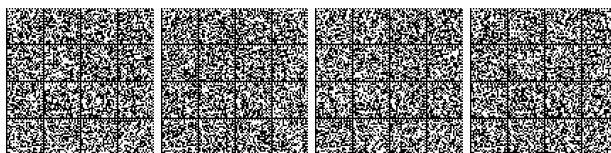
2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.".

I commi 2 e 3 dell'art. 38 della legge 1 agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 3 agosto 2002, n. 181, S.O., così recitano:

"Art. 38. (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci)

(*Omissis*).

2. I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio pubblico da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Il Ministero dei trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice.

3. I contratti di servizio pubblico di cui al comma 2 sono sottoscritti, per l'amministrazione, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE, da esprimere entro trenta giorni dalla data di trasmissione.".

Note all'art. 1:

Per il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, si veda nelle note alle premesse.

Per l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si veda nelle note alle premesse.

Per la legge 22 dicembre 2011, n. 214, si veda nelle note alle premesse.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

La direttiva 2004/17/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 134.

Note all'art. 2:

Il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Testo consolidato con le modifiche apportate dal Trattato di Lisbona 13 dicembre 2007), è pubblicato nella G.U.U.E. 9 maggio 2008, n. C 115.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 3:

Il Regolamento (CE) 1371/2007, è pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.

Per l'art. 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, si veda nelle note alle premesse.

Per l'art. 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, si veda nelle note alle premesse.

Per l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si veda nelle note alle premesse.

Per i riferimenti alla legge 22 dicembre 2011, n. 214, si veda nelle note alle premesse.

Per l'art. 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, si veda nelle note alle premesse.

Per la legge 24 marzo 2012, n. 27, si veda nelle note alle premesse.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il Regolamento (CE) 1370/2007, è pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.

Note all'art. 4:

Per il Regolamento (CE) 1370/2007, si veda nelle note all'art. 3.

Note all'art. 5:

Per il Regolamento (CE) 1370/2007, si veda nelle note all'art. 3.

Per l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si veda nelle note alle premesse.

Per la legge 22 dicembre 2011, n. 214, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 6:

Per il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 7:

Il regolamento 2015/171 del 4 febbraio 2015, è pubblicato nella G.U.U.E. 5 febbraio 2015, n. L 29.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il decreto ministeriale 28 maggio 2009 è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 2 giugno 2009, n 142.

Note all'art. 8:

Si riporta l'art. 444 del codice di procedura penale:

"Art. 444. Applicazione della pena su richiesta.

1. L'imputato e il pubblico ministero possono chiedere al giudice l'applicazione, nella specie e nella misura indicata, di una sanzione sostitutiva o di una pena pecuniaria, diminuita fino a un terzo, ovvero di una pena detentiva quando questa, tenuto conto delle circostanze e diminuita fino a un terzo, non supera cinque anni soli o congiunti a pena pecuniaria.

1-*bis*. Sono esclusi dall'applicazione del comma 1 i procedimenti per i delitti di cui all'art. 51, commi 3-*bis* e 3-*quater*, i procedimenti per i delitti di cui agli articoli 600-*bis*, 600-*quater*, primo, secondo, terzo e quinto comma, 600-*quater*, secondo comma, 600-*quater*.1, relativamente alla condotta di produzione o commercio di materiale pornografico, 600-*quinquies*, nonché 609-*bis*, 609-*ter*, 609-*quater* e 609-*octies* del codice penale, nonché quelli contro coloro che siano stati dichiarati delinquenti abituali, professionali e per tendenza, o recidivi ai sensi dell'art. 99, quarto comma, del codice penale, qualora la pena superi due anni soli o congiunti a pena pecuniaria.

1-*ter*. Nei procedimenti per i delitti previsti dagli articoli 314, 317, 318, 319, 319-*ter*, 319-*quater* e 322-*bis* del codice penale, l'ammissibilità della richiesta di cui al comma 1 è subordinata alla restituzione integrale del prezzo o del profitto del reato.

2. Se vi è il consenso anche della parte che non ha formulato la richiesta e non deve essere pronunciata sentenza di proscioglimento a norma dell'art. 129, il giudice, sulla base degli atti, se ritiene corrette la qualificazione giuridica del fatto, l'applicazione e la comparazione delle circostanze prospettate dalle parti, nonché congrua la pena indicata, ne dispone con sentenza l'applicazione enunciando nel dispositivo che vi è stata la richiesta delle parti. Se vi è costituzione di parte civile, il giudice non decide sulla relativa domanda; l'imputato è tuttavia condannato al pagamento delle spese sostenute dalla parte civile, salvo che ricorrano giusti motivi per la compensazione totale o parziale. Non si applica la disposizione dell'art. 75, comma 3.

3. La parte, nel formulare la richiesta, può subordinarne l'efficacia, alla concessione della sospensione condizionale della pena. In questo caso il giudice, se ritiene che la sospensione condizionale non può essere concessa, rigetta la richiesta.".

L' art. 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 settembre 2011, n. 226, S.O., così recita:

"Art. 67. (Effetti delle misure di prevenzione)

1. Le persone alle quali sia stata applicata con provvedimento definitivo una delle misure di prevenzione previste dal libro I, titolo I, capo II non possono ottenere:

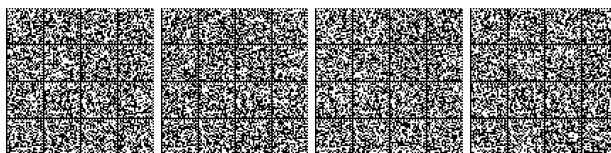
a) licenze o autorizzazioni di polizia e di commercio;

b) concessioni di acque pubbliche e diritti ad esse inerenti nonché concessioni di beni demaniali allorché siano richieste per l'esercizio di attività imprenditoriali;

c) concessioni di costruzione e gestione di opere riguardanti la pubblica amministrazione e concessioni di servizi pubblici;

d) iscrizioni negli elenchi di appaltatori o di fornitori di opere, beni e servizi riguardanti la pubblica amministrazione, nei registri della camera di commercio per l'esercizio del commercio all'ingrosso e nei registri di commissionari astatori presso i mercati annonari all'ingrosso;

e) attestazioni di qualificazione per eseguire lavori pubblici;

f) altre iscrizioni o provvedimenti a contenuto autorizzatorio, concessorio, o abilitativo per lo svolgimento di attività imprenditoriali, comunque denominati;

g) contributi, finanziamenti o mutui agevolati ed altre erogazioni dello stesso tipo, comunque denominate, concessi o erogati da parte dello Stato, di altri enti pubblici o delle Comunità europee, per lo svolgimento di attività imprenditoriali;

h) licenze per detenzione e porto d'armi, fabbricazione, deposito, vendita e trasporto di materie esplodenti.

2. Il provvedimento definitivo di applicazione della misura di prevenzione determina la decadenza di diritto dalle licenze, autorizzazioni, concessioni, iscrizioni, attestazioni, abilitazioni ed erogazioni di cui al comma 1, nonché il divieto di concludere contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, di cottimo fiduciario e relativi subappalti e subcontratti, compresi i cottimi di qualsiasi tipo, i noli a caldo e le forniture con posa in opera. Le licenze, le autorizzazioni e le concessioni sono ritirate e le iscrizioni sono cancellate ed è disposta la decadenza delle attestazioni a cura degli organi competenti.

3. Nel corso del procedimento di prevenzione, il tribunale, se sussistono motivi di particolare gravità, può disporre in via provvisoria i divieti di cui ai commi 1 e 2 e sospendere l'efficacia delle iscrizioni, delle erogazioni e degli altri provvedimenti ed atti di cui ai medesimi commi. Il provvedimento del tribunale può essere in qualunque momento revocato dal giudice procedente e perde efficacia se non è confermato con il decreto che applica la misura di prevenzione.

4. Il tribunale, salvo quanto previsto all'art. 68, dispone che i divieti e le decadenze previsti dai commi 1 e 2 operino anche nei confronti di chiunque conviva con la persona sottoposta alla misura di prevenzione nonché nei confronti di imprese, associazioni, società e consorzi di cui la persona sottoposta a misura di prevenzione sia amministratore o determini in qualsiasi modo scelte e indirizzi. In tal caso i divieti sono efficaci per un periodo di cinque anni.

5. Per le licenze ed autorizzazioni di polizia, ad eccezione di quelle relative alle armi, munizioni ed esplosivi, e per gli altri provvedimenti di cui al comma 1 le decadenze e i divieti previsti dal presente articolo possono essere esclusi dal giudice nel caso in cui per effetto degli stessi verrebbero a mancare i mezzi di sostentamento all'interessato e alla famiglia.

6. Salvo che si tratti di provvedimenti di rinnovo, attuativi o comunque conseguenti a provvedimenti già disposti, ovvero di contratti derivati da altri già stipulati dalla pubblica amministrazione, le licenze, le autorizzazioni, le concessioni, le erogazioni, le abilitazioni e le iscrizioni indicate nel comma 1 non possono essere rilasciate o consentite e la conclusione dei contratti o subcontratti indicati nel comma 2 non può essere consentita a favore di persone nei cui confronti è in corso il procedimento di prevenzione senza che sia data preventiva comunicazione al giudice competente, il quale può disporre, ricorrendone i presupposti, i divieti e le sospensioni previsti a norma del comma 3. A tal fine, i relativi procedimenti amministrativi restano sospesi fino a quando il giudice non provvede e, comunque, per un periodo non superiore a venti giorni dalla data in cui la pubblica amministrazione ha proceduto alla comunicazione.

7. Dal termine stabilito per la presentazione delle liste e dei candidati e fino alla chiusura delle operazioni di voto, alle persone sottoposte, in forza di provvedimenti definitivi, alla misura della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza è fatto divieto di svolgere le attività di propaganda elettorale previste dalla legge 4 aprile 1956, n. 212, in favore o in pregiudizio di candidati partecipanti a qualsiasi tipo di competizione elettorale.

8. Le disposizioni dei commi 1, 2 e 4 si applicano anche nei confronti delle persone condannate con sentenza definitiva o, ancorché non definitiva, confermata in grado di appello, per uno dei delitti di cui all'art. 51, comma 3-*bis*, del codice di procedura penale.".

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 9:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il regolamento 2015/171 è pubblicato nella G.U.U.E. 5 febbraio 2015, n. L 29.

Per l'art. 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, si veda nelle note alle premesse.

Per l'art. 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 10:

Per il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note alle premesse.

Il comma 4 dell' art. 27 del decreto legislativo n. 162 del 2007, già citato nelle note alle premesse, così recita:

"Art. 27. (Disposizioni transitorie e finali)

(*Omissis*).

4. Sulle reti regionali non isolate e su quelle isolate interessate da traffico merci individuate dall'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'applicazione delle disposizioni di cui al presente decreto è attuata quando risultino completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza. Con successivi provvedimenti della direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, sono fissati i termini entro i quali le suddette reti regionali devono completare i sistemi di attrezzaggio compatibili a quelli della rete nazionale. Sulle reti regionali, per le quali non risultano completati gli adeguamenti tecnologici di cui sopra, possono continuare ad operare senza certificato di sicurezza le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura; in tale caso il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (34).

(*Omissis*).".

Note all'art. 12:

Il regolamento (UE) n. 869/2014 è pubblicato nella G.U.U.E. 12 agosto 2014, n. L 239.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Per i commi 2 e 3 dell'art. 38 della legge n. 166 del 2002, si veda nelle note alle premesse.

La direttiva 2007/58/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.

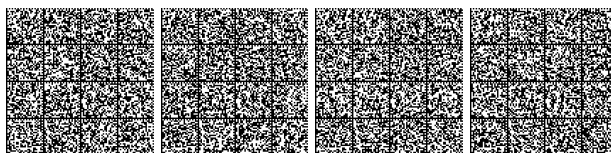
Note all'art. 13:

La direttiva 2009/72/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 14 agosto 2009, n. L 211.

L'art. 29 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91 (Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 giugno 2014, n. 144, così recita:

"Art. 29. (Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato)

1. Il regime tariffario speciale al consumo di RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, è applicato a decorrere dal 1° gennaio 2015 ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il settore del trasporto ferroviario delle merci. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto-legge, sentite l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i servizi idrici e l'Autorità per i traspor-

ti, sono definite le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del regime. Il decreto viene aggiornato con cadenza biennale, seguendo le medesime modalità previste per la sua adozione.

2. Fino all'entrata in operatività delle modalità di individuazione dei consumi di cui al comma 1, la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale di cui al medesimo comma 1, è ridotta sulla parte eccedente il quantitativo di 3300 GWh di un importo di 80 milioni di euro.

3. È fatto divieto di traslare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale e del trasporto ferroviario delle merci. La definizione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci tiene conto dei maggiori costi di gestione derivanti dalle disposizioni del presente articolo secondo un criterio di gradualità valido per il primo triennio, in misura non superiore al 50 per cento nell'anno 2015, non superiore al 70 per cento nell'anno 2016 e all'80 per cento nell'anno 2017. L'Autorità per i trasporti vigila sull'osservanza delle disposizioni di cui al primo periodo, anche mediante accertamenti a campione, e sulla corretta applicazione della norma sul mercato.".

La legge 11 agosto 2014, n. 116 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, recante disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 20 agosto 2014, n. 192, S.O.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 17:

Per l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si veda nelle note alle premesse.

Per la legge 22 dicembre 2011, n. 214, si veda nelle note alle premesse.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il Regolamento (UE) n. 429/2015 è pubblicato nella G.U.U.E. 14 marzo 2015, n. L 70.

Note all'art. 18:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Per i riferimenti al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, si veda nelle note all'art. 2.

La decisione 2009/561/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 25 luglio 2009, n. L 194.

La decisione 2008/386/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 24 maggio 2008, n. L 136.

Note all'art. 19:

Per i riferimenti al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, si veda nelle note all'art. 2.

Note all'art. 21:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 22:

Il Regolamento (UE) 2015/10 è pubblicato nella G.U.U.E. 7 gennaio 2015, n. L 3.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 23:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 24:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il Regolamento (UE) n. 913/2010 è pubblicato nella G.U.U.E. 20 ottobre 2010, n. L 276.

Note all'art. 25:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 26:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il Regolamento (CE) 1370/2007, è pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.

Note all'art. 37:

Per l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si veda nelle note alle premesse.

Per la legge 22 dicembre 2011, n. 214, si veda nelle note alle premesse.

L'art. 37 del citato decreto legge n. 1 del 2012, così recita:

"Art. 37. Misure per il trasporto ferroviario

1. L'autorità di cui all'art. 36 nel settore del trasporto ferroviario definisce, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento. L'Autorità, dopo un congruo periodo di osservazione delle dinamiche dei processi di liberalizzazione, analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare del servizio ferroviario regionale. In esito all'analisi, l'Autorità predispone, entro e non oltre il 30 giugno 2013, una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.

2. All'art. 36, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, come modificato dall'art. 8 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole: «ed i contratti collettivi nazionali di settore» sono soppresse e la parola: «applicati» è sostituita dalla seguente: «applicate»;

b) la lettera b-*bis*) è sostituita dalla seguente:

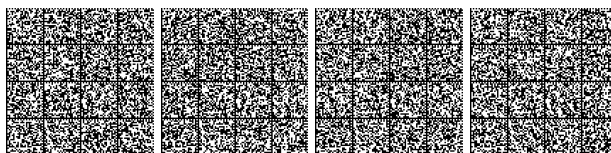
«b-*bis*) regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale».".

La legge 24 marzo 2012, n. 27 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 24 marzo 2012, n. 71, S.O.

La direttiva 2014/34/UE è pubblicata nella G.U.U.E. 29 marzo 2014, n. L 96.

La direttiva 2008/57/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 18 luglio 2008, n. L 191.

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

La legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

Note all'art. 38:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 40:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

Il comma 300 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2008),pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 28 dicembre 2007, n. 300, S.O., così recita:

"Art. 1. Disposizioni in materia di entrata, nonché disposizioni concernenti le seguenti Missioni: Organi costituzionali, a rilevanza costituzionale e Presidenza del Consiglio dei ministri; Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali.

(*Omissis*).

300. È istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. Per il funzionamento dell'Osservatorio è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali, sentita la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

(*Omissis*).".

La direttiva 95/46/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 23 novembre 1995, n. L 281.

Il Regolamento (CE) n. 45/2001 è pubblicato nella G.U.C.E. 12 gennaio 2001, n. L 8.

Note all'art. 42:

Per i riferimenti al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, abrogato dal presente decreto, si veda nelle note alle premesse.

Il testo degli articoli 58 e 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia),abrogati dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 luglio 2009, n. 176, S.O.

Il testo del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011, abrogato dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 aprile 2011, n. 80.

Il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 (Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.), abrogato dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 maggio 1999, n. 119.

Le direttive 95/18/CE e 95/19/CE sono pubblicate nella G.U.C.E. 27 giugno 1995, n. L 143.

Note all'art. 43:

Per la direttiva 2012/34/UE, si veda nelle note alle premesse.

15G00126

ATTI DEGLI ORGANI COSTITUZIONALI

SENATO DELLA REPUBBLICA

DELIBERA 22 luglio 2015.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince.

Art. 1.

(Istituzione e competenze della Commissione)

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince, di seguito denominata «Commissione», con il compito di:

a) chiarire i tempi di sopravvivenza minimi e massimi delle vittime del traghetto, alla luce dei dati tossicologici campionati, attraverso il riesame della documentazione medico-legale prodotta dai consulenti tecnici chiamati in dibattimento, opportunamente integrata con la documentazione fotografica e video realizzata all'interno del traghetto nel corso dei primi sopralluoghi e mai portata all'attenzione della magistratura, com-

presa quella eventualmente non ancora esaminata in possesso di autorità sia civili che militari;

b) accertare le cause della collisione del traghetto con la petroliera Agip Abruzzo, avvenuta il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno;

c) accertare, in particolare:

1) l'esatta posizione in cui la petroliera aveva dato ancoraggio e l'effettivo orientamento della prua;

2) la rotta del traghetto e la rotta di collisione;

3) il ruolo del personale della petroliera nell'immediatezza della collisione e successivamente;

4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

5) le condizioni di armamento del traghetto e della petroliera, sotto il profilo sia della corrispondenza dell'organizzazione di bordo sia delle regole di condotta nautica abitualmente seguite;

6) lo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo, nonché le cause e le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi;

7) le reali motivazioni sottese alle conclusioni delle indagini e al successivo proscioglimento dell'armatore Vincenzo Onorato, verificando altresì gli eventuali episodi di manomissione commessi nell'immediatezza dei fatti e nei periodi successivi, ad opera di personale della Compagnia Nav.Ar.Ma. ovvero di ignoti;

8) le eventuali responsabilità relative a depistaggi od occultamenti di elementi utili allo svolgimento dell'accertamento dei fatti;

9) il ruolo attivo o passivo delle navi ancorate in rada la notte della collisione, per accertare il quale la Commissione può procedere alla richiesta formale della documentazione sulla vicenda in possesso di organismi civili e militari, italiani e stranieri, anche di tipo video, fotografico o satellitare.

2. La Commissione conclude i propri lavori entro due anni dalla sua costituzione e presenta al Senato una relazione sull'attività svolta e sui risultati dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza. Il Presidente della Commissione presenta al Senato, ogni sei mesi, una relazione sullo stato dei lavori.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

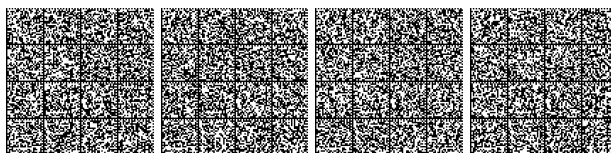
1. La Commissione è composta da venti senatori, scelti dal Presidente del Senato in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

2. Il Presidente del Senato nomina il presidente scegliendolo al di fuori dei componenti e convoca la Commissione affinché proceda all'elezione di due vice presidenti e di due segretari.

Art. 3.

(Attività di indagine)

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le medesime limitazioni dell'autorità giudiziaria. Per le audizioni a testimonianza rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

2. Alla Commissione, limitatamente all'oggetto delle indagini di sua competenza, non può essere opposto il segreto d'ufficio né il segreto professionale o quello bancario, fatta eccezione per il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato. Per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124. Quando gli atti o i documenti attinenti all'oggetto dell'inchiesta siano stati assoggettati al vincolo del segreto funzionale da parte

delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, detto segreto non può essere opposto alla Commissione.

Art. 4.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può ottenere, anche in deroga a quanto stabilito dall'articolo 329 del codice di procedura penale, copie di atti o documenti relativi a procedimenti o inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare, con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria, la trasmissione di copie degli atti e documenti richiesti. Il decreto ha efficacia per trenta giorni e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. L'autorità giudiziaria può trasmettere copie di atti e documenti anche di propria iniziativa.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono comunque essere coperti dal segreto i nomi, gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Art. 5.

(Obbligo del segreto)

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale addetti alla Commissione stessa, ed ogni altra persona che collabora con essa o compie o concorre a compiere atti d'inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto, anche dopo la cessazione dell'incarico, per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti, acquisiti al procedimento d'inchiesta, di cui all'articolo 4, comma 2.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

3. La stessa pena di cui al comma 2 si applica, salvo che il fatto costituisca più grave reato, a chiunque diffonde, in tutto o in parte, notizie, deposizioni, atti o documenti del procedimento d'inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione.

Art. 6.

(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre modifiche al regolamento.

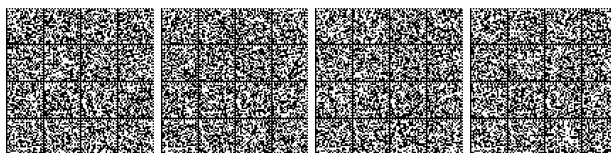
2. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di tutte le collaborazioni ritenute opportune.

4. Per l'espletamento dei propri compiti la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente del Senato.

5. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite massimo di 30.000 euro su base annua e sono poste a carico del bilancio interno del Senato.

Roma, 22 luglio 2015

p. *il Presidente:* FEDELI

LAVORI PREPARATORI

(Documento XXII, n. 14):

Presentato dai senatori PETRAGLIA, DE PETRIS, BAROZZINO, CERVELLINI, DE CRISTOFARO e URAS il 10 aprile 2014.

Assegnato alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 12 giugno 2014, previ pareri della 1ª, 2ª, 3ª e 5ª Commissione permanente.

(Documento XXII, n. 17):

Presentato dai senatori MANCONI, LAI, FILIPPI, CALEO, ALBANO, AMATI, BERTUZZI, BORIOLI, BROGLIA, CANTINI, CAPACCHIONE, CARDINALI, CASSON, CHITI, CIRINNA', COCIANCICH, CUOMO, D'ADDA, DIRINDIN, Stefano ESPOSITO, FABBRI, FEDELI, Elena FERRARA, FORNARO, GATTI, GINETTI, GRANAIOLA, GUERRIERI PALEOTTI, IDEM, LO GIUDICE, LUCHERINI, MANASSERO, MARGIOTTA, MASTRANGELI, MINEO, MIRABELLI, MUSSINI, ORRU', PAGLIARI, PEGORER, PEZZOPANE, PIGNEDOLI, PUPPATO, ROMANO, SCALIA, SIMEONI, SOLLO, SONEGO, TOMASELLI, VALENTINI e ZANONI il 14 luglio 2014.

Assegnato alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 3 settembre 2014, previ pareri della 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª Commissione permanente.

(Documento XXII, n. 18):

Presentato dai senatori PAGLINI, BERTOROTTA, CRIMI, MANGILI, GIROTTO, LEZZI, SERRA, CASTALDI, MARTELLI, BULGARELLI, SCIBONA, LUCIDI, MORRA, BLUNDO, FUCKSIA, MONTEVECCHI, TAVERNA, SANTANGELO, CAPPELLETTI, VACCIANO, GIARRUSSO, GAETTI, ENDRIZZI, MARTON, AIROLA, BOTTICI, MORONESE, NUGNES, CATALFO, PUGLIA, PETROCELLI, DONNO, FATTORI, CIAMPOLILLO, CIOFFI, MOLINARI, BUCCARELLA e SIMEONI il 22 ottobre 2014.

Assegnato alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 22 ottobre 2014, previ pareri della 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª Commissione permanente.

La 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha iniziato l'esame congiunto dei Documenti XXII, n. 14 e XXII, n. 17 nella seduta del 21 ottobre 2014.

Nella seduta del 28 ottobre 2014 è proseguito l'esame congiunto dei predetti documenti ed è stata disposta la congiunzione dell'esame del Documento XXII, n. 18. Nella medesima seduta la Commissione ha convenuto di istituire un comitato ristretto per la redazione di un testo unificato delle tre proposte di inchiesta parlamentare.

Nella seduta del 24 marzo 2015, la Commissione ha adottato come testo base il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto.

Nella seduta del 9 aprile 2015, la Commissione ha concluso l'esame congiunto dei documenti, conferendo al relatore FILIPPI il mandato a riferire favorevolmente all'Assemblea sul testo unificato, con le modifiche accolte nel corso dell'esame, con richiesta di autorizzazione alla relazione orale.

Testo proposto dalla 8ª Commissione permanente comunicato alla Presidenza il 10 aprile 2015 (Doc. XXII, nn. 14, 17 e 18-A - relatore senatore FILIPPI).

Nella seduta pomeridiana del 22 luglio 2015, l'Assemblea ha approvato il testo unificato dei documenti XXII, nn. 14, 17 e 18 proposto dalla Commissione.

15A05922

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

DECRETO 10 luglio 2015.

Designazione di 21 zone speciali di conservazione della regione biogeografica mediterranea insistenti nel territorio della Regione Puglia.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Vista la direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;

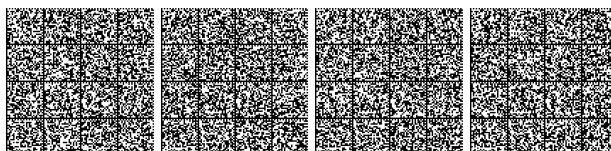
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, recante «Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche», e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 3 settembre 2002, recante «Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 224 del 24 settembre 2002;

Visto il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 17 ottobre 2007, recante «Rete Natura 2000. Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 258 del 6 novembre 2007;

Vista la Decisione di esecuzione della Commissione del 3 dicembre 2014, che adotta l'ottavo elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea (2015/74/UE);

Visto l'aggiornamento dei contenuti della Banca dati Natura 2000, trasmesso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare, con lettera prot. 20893 del 16 ottobre 2014, alla Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea, per il successivo inoltro alla Commissione europea, Direzione generale ambiente;

Vista la comunicazione della Commissione europea del 3 maggio 2011, avente ad oggetto «La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: una Strategia europea per la biodiversità verso il 2020»;

Vista la nota della Commissione europea del 14 maggio 2012, relativa alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione, trasmessa dalla Direzione generale ambiente con lettera prot. ENV/PB//SL/MOB/flAres 707955 del 13 giugno 2012;

Vista la nota della Commissione europea del 23 novembre 2012, relativa alla definizione degli obiettivi di conservazione per i siti Natura 2000, trasmessa dalla Direzione generale ambiente con lettera prot. ENV B.3 SL/FK/esAres (2013) 306477 dell'8 marzo 2013;

Vista la Strategia nazionale per la biodiversità, predisposta dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'art. 6 della Convenzione sulla diversità biologica fatta a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992 e ratificata dall'Italia con la legge 14 febbraio 1994, n. 124, sulla quale la Conferenza Stato-Regioni ha sancito l'intesa il 7 ottobre 2010;

Vista la deliberazione di Giunta della Regione Puglia n. 3310 del 23 luglio 1996, che ha individuato i Siti della Rete Natura 2000;

Vista la deliberazione di Giunta della Regione Puglia n. 1157 dell'8 agosto 2002, con la quale la stessa Regione ha preso atto della revisione tecnica delle delimitazioni dei pSIC e delle Z.P.S. designate;

Visto il Regolamento regionale 22 dicembre 2008, n. 28, «Modifiche e integrazioni al Regolamento regionale 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZCS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) introdotti con D.M. 17 ottobre 2007»;

Viste le deliberazioni della Giunta Regionale della Puglia, elencate nella tabella di cui all'art. 1, comma 1 del presente decreto, con le quali sono stati approvati i piani di gestione, comprensivi delle misure di conservazione, relativi a 21 siti di interesse comunitario della regione biogeografica mediterranea;

Considerato che, ferme restando le misure di conservazione individuate con le sopracitate deliberazioni della Giunta Regionale, dette misure potranno all'occorrenza essere ulteriormente integrate, entro sei mesi dalla data del presente decreto, prevedendo l'integrazione con altri piani di sviluppo e specifiche misure regolamentari, amministrative o contrattuali;

Considerata la necessità di assicurare l'allineamento fra le misure di conservazione di cui ai sopra citati piani di gestione e la Banca dati Natura 2000, mediante una verifica da effettuarsi da parte della Regione entro sei mesi dalla data del presente decreto;

Considerato che sulla base del monitoraggio dello stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario effettuato dalla Regione Puglia potranno essere definite integrazioni o modifiche alle misure di conservazione, secondo la procedura di cui all'art. 2, comma 1, del citato decreto ministeriale 17 ottobre 2007;

Ritenuto di provvedere ai sensi dell'art. 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997, alla designazione quali «Zone speciali di conservazione» di 21 siti di importanza comunitaria della regione biogeografica Mediterranea insistente nel territorio della Regione Puglia;

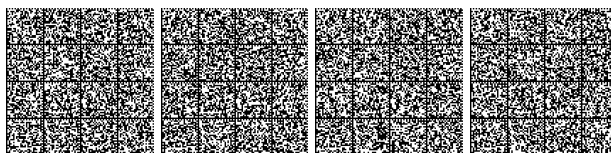
Acquisita l'intesa della Regione Puglia espressa con delibera della Giunta regionale n. 1109 del 26 maggio 2015;

Decreta:

Art. 1.

Designazione delle ZSC

1. Sono designate quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della regione biogeografica mediterranea i seguenti 21 siti insistenti nel territorio della Regione Puglia, già proposti alla Commissione europea quali Siti di Importanza Comunitaria (SIC) ai sensi dell'art. 4, paragrafo 1, della direttiva 92/43/CEE:

Tipo sito	Codice	Denominazione	Area (ha)	DGR di approvazione piano di gestione
B	IT9110002	Valle Fortore, Lago di Occhito	8369	DGR 1084/2010
B	IT9110003	Monte Cornacchia - Bosco Faeto	6952	DGR 1083/2010
B	IT9110033	Accadia - Deliceto	3523	DGR 494/2009
B	IT9120002	Murgia dei Trulli	5457	DGR 1615/2009
B	IT9120003	Bosco di Mesola	3029	DGR 1/2014
B	IT9120008	Bosco Difesa Grande	5268	DGR 1742/2009
B	IT9120010	Pozzo Cucù	59	DGR 1/2014
B	IT9140002	Litorale Brindisino	7256	DGR 2436/2009
B	IT9150004	Torre dell'Orso	60	DGR 2436/2009
B	IT9150010	Bosco Macchia di Ponente	13	DGR 2436/2009
B	IT9150012	Bosco di Cardigliano	54	DGR 2436/2009
B	IT9150016	Bosco di Otranto	8,71	DGR 2436/2009

B	IT9150017	Bosco Chiuso di Presicce	11	DGR 2436/2009
B	IT9150018	Bosco Serra dei Cianci	48	DGR 2436/2009
B	IT9150020	Bosco Pecorara	24	DGR 2436/2009
B	IT9150022	Palude dei Tamari	11	DGR 2436/2009
B	IT9150023	Bosco Danieli	14	DGR 2436/2009
B	IT9150029	Bosco di Cervalora	29	DGR 2436/2009
B	IT9150030	Bosco La Lizza e Macchia del Pagliarone	476	DGR 2436/2009
B	IT9150031	Masseria Zanzara	49	DGR 2436/2009
B	IT9150033	Specchia dell'Alto	436	DGR 2436/2009

2. La cartografia e i tipi di habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatica relative alle ZSC di cui al comma 1, sono quelli comunicati alla Commissione europea secondo il formulario standard dalla stessa predisposto, relativamente agli omonimi SIC, con lettera prot. 0020893 del 16 ottobre 2014. Tale documentazione è pubblicata, a seguito dell'approvazione del presente decreto, nel sito internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.minambiente.it, nell'apposita sezione relativa alle ZSC designate. Le eventuali modifiche sono apportate nel rispetto delle procedure comunitarie e sono riportate in detta sezione.

Art. 2.

Misure di conservazione

1. Le misure di conservazione generali e sito-specifiche conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato A del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e delle specie presenti nei siti di cui all'allegato B del medesimo decreto, nonché le misure necessarie per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie e la perturbazione delle specie per cui le zone sono designate, nella misura in cui tale perturbazione potrebbe avere conseguenze significative per quanto riguarda gli obiettivi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, relative alla ZSC di cui al precedente articolo, sono:

a) quelle individuate nei piani di gestione approvati con le delibere di Giunta della Regione Puglia, riportate nella tabella di cui all'art. 1, comma 1, e già operative;

b) quelle di cui Regolamento regionale 22 dicembre 2008, n. 28, già operative.

2. Le misure di conservazione di cui al comma 1, per le ZSC o per le loro porzioni ricadenti all'interno di aree naturali protette di rilievo regionale, integrano le misure di salvaguardia e le previsioni normative definite dagli strumenti di regolamentazione e pianificazione esistenti e, se più restrittive, prevalgono sugli stessi.

3. Le misure di conservazione di cui alle deliberazioni regionali richiamate al comma 1 ed eventuali successive modifiche ed integrazioni sono pubblicate, a seguito dell'approvazione del presente decreto, nel sito internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nell'apposita sezione relativa alle ZSC designate.

4. Le misure di conservazione di cui al comma 1 potranno, all'occorrenza, essere ulteriormente integrate, entro sei mesi dalla data del presente decreto, prevedendo l'integrazione con altri piani di sviluppo e specifiche misure regolamentari, amministrative o contrattuali. Entro il medesimo termine la Regione provvede ad assicurare l'allineamento tra le misure di conservazione e la Banca dati Natura 2000.

5. Le integrazioni di cui al comma 3, così come le eventuali modifiche alle misure di conservazione che si rendessero necessarie sulla base di evidenze scientifiche, anche a seguito delle risultanze delle azioni di monitoraggio, sono approvate dalla Regione Puglia e comunicate entro i trenta giorni successivi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

6. Alle ZSC di cui al presente decreto si applicano altresì le disposizioni di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357.

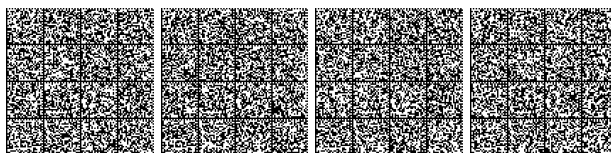
Art. 3.

Soggetto gestore

1. La Regione Puglia, entro sei mesi dalla data del presente decreto, comunica al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il soggetto affidatario della gestione di ciascuna ZSC.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 10 luglio 2015

Il Ministro: GALLETTI

15A05677

MINISTERO DELL'INTERNO

DECRETO 14 luglio 2015.

Disposizioni di prevenzione incendi per le attività ricettive turistico - alberghiere con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50.

IL MINISTRO DELL'INTERNO

Visto il decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, recante il riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'art. 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229;

Visto l'art. 11, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2014, n. 15, con il quale si dispone che con decreto del Ministro dell'interno si provvede ad aggiornare le disposizioni del decreto del Ministro dell'interno 9 aprile 1994, semplificando i requisiti ivi prescritti, in particolare per le strutture ricettive turistico-alberghiere fino a cinquanta posti letto;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, concernente il Regolamento recante la semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'art. 49, comma 4-*quater*, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122;

Visto il decreto del Ministro dell'interno 9 aprile 1994 e successive modificazioni, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 95 del 26 aprile 1994 e ripubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 116 del 20 maggio 1994, recante l'approvazione della regola tecnica di prevenzione incendi per la costruzione e l'esercizio delle attività ricettive turistico-alberghiere;

Visto il decreto del Ministro dell'interno 7 agosto 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 201 del 29 agosto 2012, recante disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'art. 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151;

Ritenuto di dare attuazione a quanto previsto dal richiamato art. 11, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, con priorità per le attività ricettive turistico - alberghiere con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50, esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto;

Visto il decreto del Ministro dell'interno 16 marzo 2012, e successive modificazioni, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 76 del 30 marzo 2012, recante il piano straordinario biennale adottato ai sensi dell'art. 15, commi 7 e 8, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, concernente l'adeguamento alle disposizioni di prevenzione incendi delle strutture ricettive turistico-alberghiere con oltre venticinque posti letto, esistenti alla data di entrata in vigore del decreto del Ministro dell'interno 9 aprile 1994, che non abbiano completato l'adeguamento alle suddette disposizioni di prevenzione incendi;

Sentito il Comitato centrale tecnico-scientifico per la prevenzione incendi, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139;

Espletata la procedura di informazione ai sensi della direttiva n. 98/34/CE, come modificata dalla direttiva 98/48/CE;

Decreta:

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Le disposizioni contenute nel presente decreto si applicano per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio delle attività ricettive turistico-alberghiere, così come definite dal decreto del Ministro dell'interno 9 aprile 1994 e successive modificazioni, con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50, esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 2.

Obiettivi

1. Ai fini della prevenzione incendi, allo scopo di raggiungere i primari obiettivi di sicurezza relativi alla salvaguardia delle persone e alla tutela dei beni contro i rischi di incendio, le strutture turistico-ricettive di cui all'art. 1, sono realizzate e gestite in modo da:

a) minimizzare le cause di incendio;

b) garantire la stabilità delle strutture portanti al fine di assicurare il soccorso agli occupanti;

c) limitare la produzione e la propagazione di un incendio all'interno della struttura ricettiva;

d) limitare la propagazione di un incendio ad edifici od aree limitrofe;

e) assicurare la possibilità che gli occupanti lascino i locali e le aree indenni o che gli stessi siano soccorsi in altro modo;

f) garantire la possibilità per le squadre di soccorso di operare in condizioni di sicurezza.

Art. 3.

Disposizioni tecniche

1. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 2, è approvata la regola tecnica di prevenzione incendi di cui all'allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto.

Art. 4.

Applicazione delle disposizioni tecniche

1. Le disposizioni tecniche di cui all'art. 3 si applicano alle attività ricettive turistico-alberghiere indicate all'art. 1, anche nel caso di interventi di ristrutturazione

o di ampliamento, limitatamente alle parti interessate dall'intervento e comportanti l'eventuale rifacimento dei solai in misura non superiore al 50%.

2. È fatta salva la facoltà, per il responsabile delle attività di cui all'art. 1, di optare per l'applicazione delle pertinenti disposizioni di cui al decreto del Ministro dell'interno 9 aprile 1994 e successive modificazioni.

Art. 5.

Commercializzazione CE

1. Possono essere impiegati nel campo di applicazione del presente decreto i prodotti regolamentati dalle disposizioni comunitarie applicabili ed a queste conformi.

2. Gli estintori portatili, gli estintori carrellati, i liquidi schiumogeni, i prodotti per i quali è richiesto il requisito di reazione al fuoco, diversi da quelli di cui al comma precedente, gli elementi di chiusura per i quali è richiesto il requisito di resistenza al fuoco, disciplinati in Italia da apposite disposizioni nazionali, già sottoposte con esito positivo alla procedura di informazione di cui alla direttiva 98/34/CE, come modificata dalla direttiva 98/48/CE, che prevedono apposita omologazione per la commercializzazione sul territorio italiano e, a tale fine, il mutuo riconoscimento, sono impiegabili nel campo di applicazione del presente decreto se conformi alle suddette disposizioni.

3. Le tipologie di prodotti non contemplati dai commi 1 e 2, purché legalmente fabbricati o commercializzati in uno degli Stati membri dell'Unione europea o in Turchia, in virtù di specifici accordi internazionali stipulati con l'Unione europea, ovvero legalmente fabbricati in uno degli Stati firmatari dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), parte contraente dell'accordo sullo spazio economico europeo (SEE), per l'impiego nelle stesse condizioni che permettono di garantire un livello di protezione, ai fini della sicurezza antincendio, equivalente a quello prescritto dal presente decreto, possono essere impiegati nel campo di applicazione del decreto stesso.

Art. 6.

Disposizioni finali

1. Ai fini dell'applicazione del decreto del Ministro dell'interno 16 marzo 2012 e successive modificazioni, alle attività ricettive turistico-alberghiere con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50, esistenti alla data di entrata in vigore del decreto del Ministro 9 aprile 1994, si applicano le corrispondenti prescrizioni della regola tecnica di prevenzione incendi di cui all'art. 3 del presente decreto, con le modalità e i tempi fissati dal citato decreto del Ministro dell'interno 16 marzo 2012 e successive modificazioni.

2. Il presente decreto entra in vigore il trentesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 14 luglio 2015

Il Ministro: ALFANO

ALLEGATO *1*

(articolo 3)

Regola tecnica di prevenzione incendi per le attività ricettive turistico - alberghiere con numero di posti letto superiore a 25 e fino a 50, esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

0. Termini, definizioni e tolleranze dimensionali

1. Per i termini, le definizioni e le tolleranze dimensionali si rimanda al decreto del Ministro dell'interno del 30 novembre 1983, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 339 del 12 dicembre 1983 Inoltre, ai fini della presente regola tecnica, si definisce:

- Spazio calmo: luogo sicuro statico, contiguo e comunicante con una via di esodo verticale od in essa inserito. Tale spazio non deve costituire intralcio alla fruibilità delle vie di esodo e deve avere caratteristiche tali da garantire la permanenza di persone con ridotte o impedite capacità motorie in attesa dei soccorsi.

- Corridoio cieco: corridoio o porzione di corridoio dal quale è possibile l'esodo in un'unica direzione. La lunghezza del corridoio cieco va calcolata dall'inizio dello stesso fino all'incrocio con un corridoio dal quale sia possibile l'esodo in almeno due direzioni, o fino al più prossimo luogo sicuro o via di esodo verticale.

- Colonna a secco: installazione di lotta contro l'incendio ad uso dei Vigili del fuoco, comprendente una tubazione rigida metallica che percorre verticalmente l'edificio, di norma all'interno di ciascuna via d'esodo verticale.

1. Ubicazione

1. Le attività ricettive possono essere ubicate:

a) in edifici costruiti per tale specifica destinazione, isolati o tra essi contigui;

b) in edifici costruiti per tale specifica destinazione, contigui e separati da altri aventi destinazioni diverse;

c) nel volume di edifici aventi destinazione mista, con le seguenti limitazioni:

- è ammessa la presenza di attività normalmente inserite in edifici a destinazione civile e/o ad esse funzionali, ancorché ricomprese nell'elenco di cui all'allegato I del decreto del Presidente della Repubblica n. 151/2011 (impianti termici, autorimesse, gruppi elettrogeni e di cogenerazione, attività commerciali e simili);

- non è ammessa la presenza di quelle attività, ricomprese nell'elenco I del decreto del Presidente della Repubblica n. 151/2011, in cui sono detenute o manipolate sostanze o miscele pericolose, o in cui si effettuano lavorazioni pericolose ai fini dell'incendio o dell'esplosione.

2. Separazioni – Comunicazioni

1. Le attività ricettive possono comunicare con le altre attività di seguito indicate:

a) attività ad esse pertinenti, nel rispetto delle specifiche norme tecniche di prevenzione incendi;

b) attività non ad esse pertinenti, tramite filtro a prova di fumo ed a condizione che le rispettive vie di esodo siano indipendenti, salvo quanto previsto per le destinazioni miste.

2. Gli elementi di separazione dalle attività indicate alle lettere *a)* e *b)*, di cui al comma 1, devono avere caratteristiche di resistenza al fuoco almeno pari alla classe di resistenza al fuoco più elevata tra quella richiesta per l'attività ricettiva e quella richiesta per l'attività adiacente e comunque non inferiore a REI 30.

3. Caratteristiche costruttive

3.1. Resistenza al fuoco

1. Per le strutture portanti e gli elementi di compartimentazione, orizzontali e verticali, deve essere garantita una classe di resistenza al fuoco non inferiore a 30; se l'attività si estende oltre il quarto piano fuori terra, deve essere garantito il Livello III di prestazione di cui al decreto del Ministro dell'interno del 9 marzo 2007, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 74 del 29 marzo 2007.

2. Alle aree a rischio specifico si applicano le rispettive norme tecniche di prevenzione incendi.

3. Nel caso di tetti di copertura non collaboranti alla statica complessiva del fabbricato è consentito che gli elementi strutturali della copertura stessa, indipendentemente dall'altezza dell'edificio, abbiano caratteristiche di resistenza al fuoco commisurate alla classe dei locali immediatamente sottostanti e comunque non inferiore a R 30; ciò è ammesso a condizione che la situazione al contorno escluda la possibilità di propagazione di un eventuale incendio ad ambienti o fabbricati circostanti.

3.2. Reazione al fuoco

1. I materiali devono avere adeguate caratteristiche di reazione al fuoco e rispondere alle prescrizioni e limitazioni di seguito indicate, in relazione al luogo di installazione.

2. Negli atri, nei corridoi, nei disimpegni, nelle scale, nelle rampe, nei passaggi in genere ed in tutti gli spazi adiacenti e non separati dalle vie di esodo, si devono utilizzare prodotti aventi una delle classi di reazione al fuoco indicate nella seguente tabella, distinte in funzione del tipo di impiego previsto:

Impiego	Classe dei prodotti	
	Classe italiana	Classe europea
a pavimento	1	A2$_{FL}$-s1 B$_{FL}$-s1 C $_{FL-S1}$
a parete	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 A2-s1,d1 B-s1,d0 B-s2,d0 B-s1,d1
a soffitto	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 B-s1,d0 B-s2,d0

È ammessa anche l'installazione di prodotti isolanti con classi di reazione al fuoco indicate nella seguente tabella, in funzione del tipo di impiego previsto:

Impiego	Classe dei prodotti isolanti	
	Classe italiana	Classe europea
a pavimento	1, 0-1, 1-0, 1-1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 A2-s1,d1 B-s1,d0 B-s2,d0 B-s1,d1
a parete		
a soffitto	1, 0-1, 1-0, 1-1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 B-s1,d0 B-s2,d0

Qualora per il prodotto isolante sia prevista una protezione da realizzare in sito affinché lo stesso non sia direttamente esposto alle fiamme, sono ammesse le classi di reazione al fuoco indicate nella seguente tabella:

Impiego	Classe delle protezioni		Classe dei prodotti isolanti	
	Classe italiana	Classe europea	Classe italiana	Classe europea
a pavimento	1	A2$_{FL}$-s1 B$_{FL}$-s1	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 A2-s1,d1 B-s1,d0 B-s2,d0 B-s1,d1
a parete	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 A2-s1,d1 B-s1,d0 B-s2,d0 B-s1,d1		
a soffitto	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 B-s1,d0 B-s2,d0	1	A2-s1,d0 A2-s2,d0 B-s1,d0 B-s2,d0
qualsiasi	prodotti e/o elementi da costruzione aventi classe di resistenza al fuoco non inferiore a EI 30		una delle classi di reazione al fuoco indicate dalla tabella 2 allegata al D.M. 15.03.2005 e successive modificazioni	

3. Negli atri, nei corridoi, nei disimpegni, nelle scale, nelle rampe, nei passaggi in genere ed in tutti gli spazi adiacenti e non separati dalle vie di esodo, è consentito mantenere in opera materiali, ivi compresi arredi non classificati ai fini della reazione al fuoco, fino ad un massimo del 25% della superficie totale dell'ambiente in cui sono collocati. Nel computo dei materiali suddetti devono essere inclusi i rivestimenti lignei posti in opera anche non in aderenza a supporti incombustibili, mentre devono essere esclusi i mobili imbottiti. Ciò è ammesso alle seguenti condizioni:

a) Il carico di incendio specifico qf sia limitato a 175 MJ/m^2;

b) sia istituito un servizio interno di emergenza permanentemente presente, composto da un congruo numero di addetti, che consenta di promuovere un tempestivo intervento di contenimento dell'incendio e di assistenza all'esodo. Gli addetti, che non possono essere in numero inferiore a due, devono avere conseguito l'attestato di idoneità tecnica di cui all'art. 3 della legge 28 novembre 1996, n. 609, a seguito del corso di tipo B di cui all'allegato IX del decreto del Ministro dell'interno del 10 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 81 del 7 aprile 1998. I requisiti di idoneità tecnica di tali addetti – inclusa la capacità di impiego delle attrezzature di spegnimento – dovranno essere verificati ogni due anni da parte dei Comandi provinciali dei vigili del fuoco, mediante l'accertamento previsto dalla predetta legge 28 novembre 1996, n. 609.

In alternativa al servizio di emergenza di cui al punto *b)*, si può adottare un sistema di controllo automatico di fumi e calore, dimensionato e realizzato in conformità alle vigenti norme tecniche di impianto e di prodotto, finalizzato a garantire, lungo le vie di esodo, un'altezza libera dal fumo pari almeno a 2,00 metri.

4. Nei restanti ambienti deve essere assicurata l'adozione di una delle due soluzioni alternative, di seguito descritte:

A) utilizzare materiali di classe di reazione al fuoco non superiore a 2, secondo quanto indicato dalle tabelle 1, 2 e 3 allegate al decreto del Ministro dell'interno del 15 marzo 2005, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 30 marzo 2005, e successive modificazioni;

installare prodotti isolanti con prestazioni di reazione al fuoco conformi all'art. 7 del decreto del Ministro dell'interno del 15 marzo 2005 e successive modificazioni.

B) mantenere materiali, ivi compresi quelli di arredamento, non classificati ai fini della reazione al fuoco (inclusi i rivestimenti lignei posti in opera anche non in aderenza a supporti incombustibili) a condizione che i detti ambienti garantiscano una classe di resistenza al fuoco non inferiore a 30.

5. In tutti gli ambienti, ferme restando le indicazioni di cui al punto 3, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

• i materiali suscettibili di prendere fuoco su entrambe le facce (tendaggi, drappeggi e sipari) devono essere di classe di reazione al fuoco non superiore ad 1;

• i mobili imbottiti posizionati nelle vie d'esodo ed in tutti gli spazi adiacenti e non separati dalle vie di esodo, ed i materassi devono essere di classe 1 IM e di classe 2 IM nei restanti ambienti.

È consentito mantenere materiali suscettibili di prendere fuoco su entrambe le facce (tendaggi, drappeggi e sipari) e i mobili imbottiti non classificati, in quantità tale che la loro superficie (considerando per i mobili imbottiti la superficie in proiezione a pavimento e a parete) non sia superiore al 20% della superficie totale dell'ambiente in cui sono collocati (pavimento + pareti + soffitto). Ciò è ammesso ad una delle seguenti condizioni:

a) siano posizionati in ambienti (atri, soggiorni) con presidio continuativo di un addetto antincendio (es. addetto alla reception);

b) siano posizionati in ambienti con carico di incendio specifico qf limitato a 175 MJ/m^2 e sia stato istituito il servizio interno di emergenza o, in alternativa a quest'ultimo, sia stato adottato il sistema di controllo automatico di fumi e calore, così come descritti al punto 3.

3.3 Compartimentazione

1. L'intera struttura ricettiva, ad eccezione delle aree a rischio specifico, può costituire unico compartimento.

2. Le aree a rischio specifico dovranno essere compartimentate con strutture e serramenti aventi caratteristiche di resistenza al fuoco non inferiori alla classe di resistenza al fuoco determinata ai sensi del decreto del Ministro dell'interno del 9 marzo 2007.

3.4 Piani interrati

1. Le aree comuni a servizio del pubblico possono essere ubicate non oltre il secondo piano interrato, fino alla quota di -10,00 m. Le predette aree, se ubicate a quota compresa tra -7,50 e -10,00 m, devono essere protette con impianto di spegnimento automatico.

3.5 Corridoi

1. I tramezzi che separano le camere per ospiti dai corridoi devono avere caratteristiche di resistenza al fuoco non inferiori a EI 30.

2. Le porte di tutti i locali (camere per ospiti, ripostigli, sale comuni, servizi, ecc.) in diretta comunicazione con le vie di esodo, o con spazi adiacenti e non separati dalle vie di esodo, devono essere dotate di dispositivo di auto chiusura.

3.6 Scale

1. Ogni vano scala deve avere, in sommità, una superficie netta di aerazione permanente non inferiore a 1 m^2, in cui è consentita l'installazione di sistemi di protezione dagli agenti atmosferici; se tale protezione è realizzata con infissi, questi devono essere apribili automaticamente a mezzo di dispositivo comandato da rivelatori automatici di incendio, o manualmente a distanza.

2. È consentito non realizzare nel vano scala la superficie di aerazione di cui al comma 1, se sono rispettate tutte le seguenti condizioni:

a) il vano scala sia di tipo protetto in tutto il suo sviluppo;

b) i materiali in esso impiegati siano di classe 0 o A1 in misura pari almeno al 50% della superficie totale del vano scala (pavimento + pareti + soffitto + proiezioni orizzontali delle rampe) e, per la restante parte, siano conformi a quanto prescritto al punto 3.2, comma 2;

c) qualora presenti nel vano scala, i materiali suscettibili di prendere fuoco su entrambe le facce siano di classe di reazione al fuoco non superiore ad 1 e gli eventuali mobili imbottiti siano di classe 1 IM.

3. Qualora la protezione del vano scala non sia garantita a causa, unicamente, della mancanza della porta di compartimentazione in corrispondenza dello sbarco nell'atrio di ingresso, è consentito realizzare, in alternativa alla superficie di aerazione permanente in sommità, un sistema di evacuazione forzata di fumo e calore che garantisca tre ricambi/ora del volume del corpo scala.

4. Misure per l'evacuazione in caso d'incendio

4.1 Affollamento - Capacità di deflusso

1. Il massimo affollamento è fissato in:

- aree destinate alle camere: numero dei posti letto;
- aree comuni a servizio del pubblico:

a) per i locali adibiti a sala da pranzo e colazione: numero dei posti a sedere risultanti da apposita dichiarazione del titolare dell'attività;

b) per gli spazi per riunioni, trattenimenti e simili: numero dei posti a sedere risultanti da apposita dichiarazione del titolare dell'attività o quello che si ottiene considerando una densità di affollamento pari a 0,7 persone/m^2;

c) per le altre aree comuni: numero di persone ottenuto considerando una densità di affollamento pari a 0,4 persone/m$^{2;}$

- aree destinate ai servizi: numero delle persone effettivamente presenti incrementato del 20%.

2. Al fine del dimensionamento delle uscite, devono essere considerate capacità di deflusso non superiori ai seguenti valori:

- per il piano terra: 50 persone/modulo;
- per ogni piano diverso dal piano terra: 37,5 persone/modulo.

Per i piani diversi dal piano terra, il valore massimo della capacità di deflusso può essere elevato a 50, se sono rispettate tutte le seguenti condizioni:

a) le scale siano almeno di tipo protetto, con la possibilità di sbarco nell'atrio d'ingresso alle condizioni indicate al punto 4.5.3;

b) lungo i percorsi di esodo siano installati materiali di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0); eventuali corsie di camminamento centrale e tendaggi abbiano almeno la classe 1 di reazione al fuoco ed i mobili imbottiti la classe 1IM.

4.2 Sistema di vie di uscita

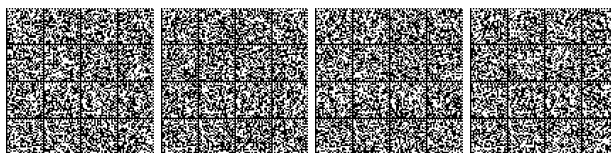
1. La larghezza utile delle vie di uscita deve essere misurata deducendo l'ingombro di eventuali elementi sporgenti, con esclusione dei maniglioni antipanico.

2. Tra gli elementi sporgenti non sono considerati quelli posti ad altezza superiore a 2 m ed eventuali corrimano lungo le pareti, con ingombro non superiore a 8 cm.

3. Nel sistema di vie di uscita è vietato collocare specchi che possano trarre in inganno sulla direzione da seguire nell'esodo.

4. Le porte di accesso alle scale e quelle che immettono all'esterno o in luogo sicuro, devono aprirsi nel verso dell'esodo, a semplice spinta.

5. Nelle strutture alberghiere site in immobili a destinazione mista ed in edifici storici vincolati o riconosciuti pregevoli in forza di vigenti disposizioni legislative nazionali o locali, le porte, che immettono all'esterno o in luogo sicuro, possono essere prive di maniglione antipanico e non aprirsi nel verso dell'esodo purché siano rispettate le seguenti condizioni:

- le porte siano dotate di cartellonistica che ne indichi le modalità di apertura, con traduzione in varie lingue;

- lungo le vie di esodo che conducono alle porte suddette, i materiali siano conformi a quanto previsto al punto 3.2 e sia presente idonea illuminazione di sicurezza, anche nel caso in cui le vie d'esodo non siano ad uso esclusivo dell'attività ricettiva.

Tali porte, inoltre, devono essere comunque apribili manualmente, anche in assenza di alimentazione elettrica, e devono essere dotate di un sistema di blocco meccanico in posizione di massima apertura. Le modalità di gestione di tali porte devono essere esplicitate nel piano di emergenza.

4.3 Larghezza delle vie di uscita

1. È consentito utilizzare, ai fini dell'esodo, scale e passaggi aventi larghezza minima di 0,90 m, da computarsi pari ad un modulo nel calcolo del deflusso.

2. Sono ammessi restringimenti puntuali, purché la larghezza minima netta, comprensiva delle tolleranze, sia non inferiore a 0,80 m ed a condizione che lungo le vie di uscita siano presenti soltanto materiali di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0).

4.4 Larghezza totale delle uscite

1. La larghezza totale delle uscite da ogni piano, espressa in numero di moduli, è determinata dal rapporto tra il massimo affollamento previsto e la capacità di deflusso del piano.

2. Per le strutture ricettive che occupano più di due piani fuori terra, la larghezza totale delle vie di uscita che immettono all'aperto viene calcolata sommando il massimo affollamento previsto in due piani consecutivi, con riferimento a quelli aventi maggiore affollamento.

3. Nel computo della larghezza delle uscite sono conteggiate anche le porte d'ingresso, quando queste sono apribili a semplice spinta verso l'esterno.

4. Le eventuali scale mobili non devono essere computate ai fini della larghezza delle uscite.

4.5 Vie di uscita ad uso esclusivo

4.5.1 Edificio servito da due o più scale

1. In corrispondenza delle comunicazioni dei piani interrati con i vani scala devono essere installate porte aventi caratteristiche di resistenza al fuoco non inferiori a EI 30, munite di congegno di autochiusura.

2. Il percorso di esodo, misurato a partire dalla porta di ogni camera e da ogni punto dei locali comuni, non può essere superiore a:

a) 40 m, per raggiungere un'uscita su luogo sicuro o su scala di sicurezza esterna;

b) 30 m, per raggiungere una scala protetta, che faccia parte del sistema di vie di uscita.

3. La lunghezza dei corridoi ciechi non può essere superiore a 15 m.

4. Le suddette lunghezze possono essere incrementate di 5 m qualora, in corrispondenza del percorso interessato, i materiali installati a parete e a soffitto siano di classe 0 – A1 – (A2-s1,d0) di reazione al fuoco e non sia presente materiale suscettibile di prendere fuoco su entrambe le facce.

5. Il percorso di esodo, misurato a partire dalla porta di ogni camera e da ogni punto dei locali comuni, può essere incrementato di ulteriori 5 m, mentre i corridoi ciechi possono essere incrementati di ulteriori 10 m, se sono rispettate le seguenti condizioni:

• tutti i materiali installati in tali percorsi siano di classe 0 – A1 – (A2-s1,d0) di reazione al fuoco;

• le porte delle camere aventi accesso su tali percorsi possiedano caratteristiche di resistenza al fuoco EI 30 e siano dotate di dispositivo di autochiusura.

4.5.2 Edificio servito da una sola scala

1. La comunicazione del vano scala con i piani interrati può avvenire esclusivamente tramite disimpegno, anche non aerato, avente porte di tipo EI 60 munite di congegno di autochiusura.

2. In edifici con più di due piani fuori terra è ammesso disporre di una sola scala, purché questa sia almeno di tipo protetto.

3. Per le attività ricettive ubicate in edifici aventi altezza antincendio maggiore di 24 m e non superiore a 32 m, è consentita la presenza di una sola scala, purché sia rispettata una delle seguenti condizioni:

a) la scala sia di tipo a prova di fumo od esterna;

b) la scala sia di tipo protetto e sia installato un impianto di spegnimento automatico esteso all'intera attività, conforme alle disposizioni di cui al decreto del Ministro dell'interno del 20 dicembre 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 4 gennaio 2013.

4. La lunghezza dei corridoi che adducono alla scala deve essere limitata a 15 m. Tale lunghezza può essere incrementata di 5 m qualora, in corrispondenza del percorso interessato, i materiali installati a parete e a soffitto siano di classe 0 – A1 – (A2-s1,d0) di reazione al fuoco e non sia presente materiale suscettibile di prendere fuoco su entrambe le facce.

5. Il percorso di esodo, misurato a partire dalla porta di ogni camera e da ogni punto dei locali comuni, può essere incrementato di ulteriori 10 m, se sono rispettate le seguenti condizioni:

• tutti i materiali installati in tali percorsi siano di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0), con la sola eccezione di eventuali corsie di camminamento centrale che sono ammesse di classe 1 di reazione al fuoco;

• le porte delle camere aventi accesso su tali percorsi, possiedano caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 30 e siano dotate di dispositivo di autochiusura.

6. Limitatamente agli edifici a tre piani fuori terra, è consentito non realizzare le scale di tipo protetto alle seguenti condizioni:

- la lunghezza dei corridoi che adducono alle scale sia limitata a 20 m:

- i materiali installati a parete e a soffitto siano di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0);

- non sia presente materiale suscettibile di prendere fuoco su entrambe le facce.

7. Limitatamente agli edifici a quattro piani fuori terra, è consentito non realizzare le scale di tipo protetto con l'adozione di una delle due soluzioni alternative, A o B, di seguito descritte:

A) - i materiali installati nelle scale e nei corridoi che adducono alle scale abbiano classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0), con la sola eccezione di eventuali corsie di camminamento centrale, per le quali è ammessa la classe 1 di reazione al fuoco;

- le porte delle camere abbiano caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 15;

- nelle camere siano presenti coperte e copriletto di classe 1 di reazione al fuoco e di guanciali, sedie imbottite, poltrone, poltrone letto, divani, divani letto e sommier di classe 1 IM;

B) - i materiali installati nelle scale e nei corridoi che adducono alle scale abbiano classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0), con la sola eccezione di eventuali corsie di camminamento centrale, per le quali è ammessa la classe 1 di reazione al fuoco;

- dalle scale e dai corridoi sia eliminato ogni altro materiale combustibile;

- le porte delle camere abbiano caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 15.

8. Resta fermo, per gli edifici serviti da scale non protette, che la lunghezza totale del percorso che adduce su luogo sicuro sia limitata a 40 m; tale lunghezza può essere incrementata di 5 m alle seguenti condizioni:

- i materiali installati a parete e a soffitto siano di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0);

- non sia presente materiale suscettibile di prendere fuoco su entrambe le facce.

4.5.3 Atrio di ingresso

1. Nel caso in cui le scale immettano nell'atrio di ingresso, quest'ultimo costituisce parte del percorso di esodo; devono, pertanto, essere rispettate le seguenti disposizioni:

• i materiali installati nell'atrio e nei locali adiacenti e non separati da esso, devono essere conformi a quanto prescritto per le vie di esodo al punto 3.2;

• nell'atrio non devono essere installate apparecchiature a fiamma ed ogni altra apparecchiatura da cui possa derivare pericolo di incendio.

4.6 Vie di uscita ad uso promiscuo

1. Le attività ricettive ubicate in edifici a destinazione mista possono essere servite da scale ad uso promiscuo, se sono rispettate le seguenti condizioni:

• l'edificio abbia altezza antincendio non superiore a 32 m;

• l'attività ricettiva sia separata dalla scala e dal resto del fabbricato con elementi con caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI/EI 60;

• le comunicazioni dei vani scala, costituenti vie di esodo per gli occupanti dell'attività ricettiva, con i piani cantinati siano dotate di porte resistenti al fuoco almeno EI 60;

• le scale siano dotate di impianto di illuminazione di sicurezza.

2. In relazione al numero di scale a servizio di ogni piano dell'attività ricettiva, deve essere osservato, inoltre, quanto segue:

- presenza di due o più scale: la lunghezza massima dei percorsi dalla porta delle camere alle scale dell'edificio non può superare i 25 m e quella dei corridoi ciechi i 15 m; tali lunghezze massime possono essere incrementate di 5 m, a condizione che lungo i percorsi d'esodo, i materiali installati a parete, a pavimento o a soffitto siano di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0) e che le porte delle camere abbiano caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 30;

- presenza di una sola scala: l'attività ricettiva deve essere distribuita in compartimenti aventi superficie non superiore a 250 m^2; la lunghezza massima del percorso dalla porta di ogni camera alla scala non può superare i 15 m; è consentito che tale lunghezza massima sia incrementata di 5 m e che la superficie massima dei compartimenti suddetti raggiunga i 350 m^2, a condizione che lungo i percorsi d'esodo, i materiali installati a parete, a pavimento o a soffitto siano di classe di reazione al fuoco 0 – A1 – (A2-s1,d0) e che le porte delle camere abbiano caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 30;

3. È consentita la comunicazione tra gli ambienti di ricevimento dell'attività ricettiva e le parti comuni dell'edificio, se sono rispettate le seguenti condizioni:

• l'ambiente di ricevimento sia permanentemente presidiato;

• nell'ambiente di ricevimento non siano presenti sostanze infiammabili;

• la larghezza della scala e della via di esodo che conduce all'esterno dell'edificio sia commisurata al piano di massimo affollamento dell'attività ricettiva.

5. Altre disposizioni

5.1 Aree ed impianti a rischio specifico

1. Si considerano aree a rischio specifico:

a) locali di superficie superiore a 12 m^2 destinati a deposito di materiale combustibile;

b) locali destinati a deposito, di superficie qualsiasi, in diretta comunicazione con il sistema di vie di esodo;

c) lavanderie e stirerie.

2. Per le aree a rischio specifico devono essere previste le seguenti misure:

- le strutture e le porte di separazione devono possedere caratteristiche di resistenza al fuoco valutate in conformità al decreto del Ministro dell'interno 9 marzo 2007;

- deve essere prevista una ventilazione naturale non inferiore ad 1/40 della superficie in pianta.

È consentito limitare la superficie di ventilazione ad 1/100 della superficie in pianta, ottenibile anche mediante camini o condotte, realizzati a regola d'arte, ed adottare strutture di compartimentazione congrue con il carico di incendio specifico, che non deve comunque superare 1052 MJ/m^2, a condizione che l'impianto di rivelazione (da installare in tutte le attività ricettive ai sensi del punto 6.3) sia integrato da un sistema di controllo automatico dei fumi e calore, progettato, realizzato e gestito secondo la regola dell'arte, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

3. In alternativa al sistema di controllo automatico di fumi e calore, può essere installato un impianto di spegnimento automatico a protezione del locale, oppure può essere costituito un servizio interno di emergenza permanentemente presente, composto da un congruo numero di addetti, che consenta di promuovere un tempestivo intervento di contenimento dell'incendio e di assistenza all'esodo. Gli addetti, che non possono essere in numero inferiore a due, devono avere conseguito l'attestato di idoneità tecnica di cui all'art. 3 della Legge 28 novembre 1996, n. 609, a seguito del corso di tipo B di cui all'allegato IX del decreto del Ministro dell'interno 10 marzo 1998.

4. È consentito prescindere dalle caratteristiche di resistenza al fuoco e di ventilazione in locali destinati a deposito aventi superficie non superiore a 5 m^2 e carico di incendio specifico non superiore a 350 MJ/m^2; qualora il locale sia in diretta comunicazione con le vie di esodo, o con spazi adiacenti e non separati dalle vie di esodo, si deve comunque rispettare quanto previsto al punto 3.5.2.

5.2 Depositi di liquidi infiammabili

1. All'interno del volume dell'edificio è consentito detenere prodotti liquidi infiammabili strettamente necessari per le esigenze igienico-sanitarie, posti in armadi metallici dotati di bacino di contenimento. Tali armadi devono essere ubicati nei locali deposito, con esclusione dei locali aventi le caratteristiche descritte al punto 5.1.4.

5.3 Servizi tecnologici

1. Si considerano fra i servizi tecnologici le seguenti tipologie di impianto:

a) ascensori e montacarichi;

b) termici e/o preparazione cibi;

c) condizionamento e/o ventilazione;

d) elettrici;

e) produzione di energia (es. fotovoltaico, fuel cell, cogeneratori, ecc.);

f) trattamento delle acque;

g) frigoriferi;

h) protezione attiva.

Detti impianti devono essere progettati, realizzati e gestiti secondo la regola dell'arte, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

2. Qualora siano previsti attraversamenti di strutture aventi funzione di compartimentazione, dovrà essere garantita la continuità delle caratteristiche di resistenza al fuoco.

3. Per gli impianti elettrici, i seguenti sistemi di utenza devono disporre di impianti di sicurezza e avere autonomia minima stabilita come segue:

• rivelazione e allarme: 30 minuti;

• illuminazione di sicurezza: 1 ora;

• impianti idrici antincendio (ove previsti): 30 minuti.

L'impianto di illuminazione di sicurezza deve assicurare lungo le vie di uscita un livello di illuminamento non inferiore a 5 lux ad 1 m di altezza dal piano di calpestio.

4. Il quadro elettrico generale deve essere ubicato in posizione facilmente accessibile e segnalata. Deve essere altresì installato, in posizione facilmente accessibile, segnalata e in prossimità dell'accesso principale, un dispositivo di sgancio elettrico generale che intervenga sulla fornitura elettrica (contatore); nel caso in cui detta fornitura sia interna all'edificio, in corrispondenza del dispositivo di sgancio deve essere apposto un segnale che indichi tale evenienza e l'esatta ubicazione del punto fornitura.

5. È consentita la presenza di caminetti e di stufe tradizionali esclusivamente nelle aree comuni.

6. I caminetti e le stufe tradizionali, sia del tipo a fiamma libera (caminetto a focolare aperto) sia del tipo protetto (caminetto a focolare chiuso), possono essere installati se sono rispettate le seguenti prescrizioni specifiche:

• devono essere progettati, realizzati e gestiti secondo la regola dell'arte, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili;

• i canali da fumo devono essere realizzati in modo da non costituire causa d'innesco e propagazione d'incendio;

• non devono essere posizionati in corrispondenza dei percorsi di esodo;

• devono essere installati in locali separati dal sistema di vie di esodo principale dell'attività ricettiva mediante strutture e serramenti di caratteristiche di resistenza al fuoco almeno EI 30;

• il personale dell'attività ricettiva che si occupa della gestione della sicurezza deve essere adeguatamente formato all'uso e alla sicurezza dell'apparecchiatura;

• sia posizionato almeno un estintore a polvere 34A-233B, in prossimità dell'installazione;

• attorno al caminetto deve essere presente esclusivamente materiale incombustibile; tale area di sicurezza deve svilupparsi, sia in altezza che in larghezza, per una distanza dal caminetto pari ad almeno 200 cm nel caso di focolare aperto e ad almeno 100 cm nel caso di focolare chiuso.

6. Mezzi ed impianti di estinzione degli incendi

6.1 Estintori d'incendio

1. Tutte le attività ricettive devono essere dotate di estintori d'incendio portatili, ubicati in posizione facilmente accessibile e visibile ed essere distribuiti in modo uniforme nell'area da proteggere, preferibilmente in prossimità delle uscite di piano; appositi cartelli segnalatori devono facilitarne l'individuazione, anche a distanza.

2. Gli estintori d'incendio portatili devono:

- avere adeguata capacità estinguente;

- essere posizionati a distanza reciproca non superiore a 30 m;

- essere previsti in ragione di 1 estintore ogni 200 m^2 di pavimento o frazione, con un minimo di un estintore per piano.

3. A protezione di aree ed impianti a rischio specifico devono essere previsti estintori d'incendio di tipo idoneo al luogo di installazione.

6.2 Impianti idrici antincendio

1. Le attività ricettive ubicate oltre il terzo piano fuori terra devono essere protette da una rete di idranti conforme alle disposizioni di cui al decreto del Ministro dell'interno del 20 dicembre 2012.

2. In caso di applicazione della norma UNI 10779, si deve prevedere la realizzazione della sola protezione interna, con livello di pericolosità 1 e alimentazione idrica di tipo singolo.

3. Negli edifici fino a tre piani fuori terra non sussiste l'obbligo di realizzare la rete di idranti, a condizione che siano installati estintori carrellati a polvere con carica nominale non inferiore a 30 Kg, in ragione di almeno uno per piano, e che sia assicurata la presenza di addetti antincendio addestrati al loro utilizzo.

4. Nelle attività ricettive ubicate oltre il terzo piano fuori terra, in alternativa alla rete di idranti di cui al punto 1, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni:

a) devono essere installati estintori carrellati a polvere con carica nominale non inferiore a 30 Kg, in ragione di almeno uno per piano e deve essere assicurata la presenza di addetti antincendio addestrati al loro utilizzo;

b) deve essere installata una colonna a secco, realizzata secondo la regola dell'arte, ed avente le seguenti caratteristiche:

• deve essere presente un attacco di mandata per autopompa, alla base della colonna e all'esterno dell'edificio, in posizione facilmente e sicuramente accessibile ai Vigili del fuoco;

• deve essere presente almeno un attacco UNI 45 ad ogni piano, in prossimità della relativa uscita; in prossimità di ciascun attacco deve essere prevista una lancia erogatrice e una idonea dotazione di tubazioni flessibili, sufficienti a raggiungere ogni punto dell'attività;

• devono essere installati dei dispositivi di sfiato dell'aria, in numero, dimensione e posizione idonei, in relazione alla caratteristiche plano-altimetriche della tubazione;

• lo sviluppo plano-altimetrico dell'impianto deve essere tale da garantirne il completo drenaggio;

• la colonna deve essere dimensionata in modo tale che, considerando una pressione dell'alimentazione da autopompa dei Vigili del fuoco pari a 0,8 MPa, sia garantito l'impiego simultaneo di non meno di 3 attacchi DN 45 nella posizione idraulicamente più sfavorevole (o di tutti gli attacchi della rete, se in numero inferiore a 3), con una portata minima per ciascun attacco pari a 120 l/min ed una pressione residua alla valvola non minore di 0,2 Mpa.

6.3 Impianti di rivelazione e segnalazione allarme incendio

1. Tutte le attività ricettive devono essere dotate di impianto di rivelazione e segnalazione allarme incendio. L'impianto deve essere progettato, realizzato e gestito secondo la regola dell'arte, in conformità alle disposizioni del decreto del Ministro dell'interno del 20 dicembre 2012.

7. Segnaletica di sicurezza

1. Le aree dell'attività ricettiva devono essere provviste di segnaletica di sicurezza, espressamente finalizzata alla sicurezza antincendio, conforme al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modificazioni.

L'adozione della colonna a secco di cui al punto 6.2, comma 4, deve essere segnalata con cartellonistica riportante la dicitura "attività dotata di colonna a secco per VVF", posta in corrispondenza del relativo attacco di mandata per autopompa ed in prossimità dell'ingresso dell'attività.

8. Gestione della sicurezza

8.1 Generalità

1. Il responsabile dell'attività ricettiva deve rispettare gli obblighi connessi con l'esercizio dell'attività previsti dalla normativa vigente in materia.

2. In edifici a destinazione mista dovrà essere assicurato il coordinamento della gestione della sicurezza e delle operazioni di emergenza tra le attività presenti nell'edificio.

3. Tra le misure finalizzate al coordinamento della gestione dell'emergenza, si dovrà prevedere:

• l'installazione di almeno un pulsante manuale di allarme, posizionato nelle parti comuni dell'edificio misto, con cui si attivi una segnalazione d'allarme all'interno dell'attività alberghiera;

• la possibilità di estendere la segnalazione di allarme agli spazi dell'edificio non destinati ad attività alberghiera.

8.2 Piano d'emergenza

1. Il responsabile dell'attività ricettiva è tenuto a predisporre un piano di emergenza contenente le necessarie misure organizzative e gestionali da attuare in caso incendio. Tale piano di emergenza deve essere mantenuto costantemente aggiornato.

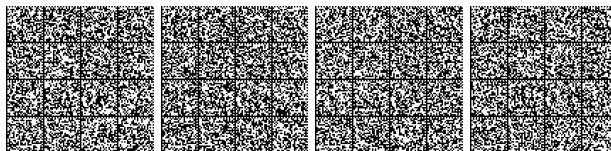
2. Devono essere pianificate – ed indicate nel piano di emergenza – le procedure per l'assistenza a persone con limitate capacità sensoriali e/o motorie, che possono incontrare difficoltà specifiche nelle varie fasi dell'emergenza.

3. La procedura di chiamata dei Vigili del fuoco, contenuta nel piano di emergenza, deve prevedere, tra le informazioni fondamentali da comunicare al 115, quella relativa all'eventuale presenza della colonna a secco, di cui al punto 6.2, comma 4.

8.3 Istruzioni di sicurezza

8.3.1 Istruzioni da esporre a ciascun piano.

1. A ciascun piano, lungo le vie di esodo, devono essere esposte planimetrie d'orientamento. In tali planimetrie deve essere adeguatamente segnalata, tra l'altro, la posizione e la funzione di eventuali spazi calmi o di spazi compartimentati, destinati alla sosta in emergenza di eventuali persone con impedite o ridotte capacità sensoriali e/o motorie.

8.3.2 Istruzioni da esporre in ciascuna camera.

1. In ciascuna camera, con apposita cartellonistica esposta bene in vista, devono essere fornite precise istruzioni sul comportamento da tenere in caso di incendio. Oltre che in italiano, il testo deve essere redatto in lingue diverse, di maggiore diffusione tra la clientela della struttura ricettiva. Le istruzioni debbono essere accompagnate da una planimetria, che indichi schematicamente la posizione della camera rispetto alle vie di evacuazione, alle scale ed alle uscite.

2. Le istruzioni esposte nelle camere debbono riportare il divieto di usare gli ascensori in caso di incendio e devono, inoltre, indicare i divieti di:

- impiegare fornelli di qualsiasi tipo per il riscaldamento di vivande, stufe ed apparecchi di riscaldamento o di illuminazione in genere a funzionamento elettrico con resistenza in vista o alimentati con combustibili solidi, liquidi o gassosi;

- tenere depositi, anche modesti, di sostanze infiammabili nei locali facenti parte del volume destinato all'attività.

15A05627

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 26 giugno 2015.

Recepimento della direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che ha recepito, tra l'altro, la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

Vista la direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che ha modificato la citata direttiva 2004/49/CE, recepita con il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43;

Vista, infine, la direttiva 2014/88/UE della Commissione, del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della richiamata direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;

Visto l'art. 35, comma 3, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, che prevede che: «Nelle materie di cui all'articolo 117, secondo comma, della Costituzione, non disciplinate dalla legge o da regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, commi 1 e 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, e non coperte da riserva di legge, le direttive dell'Unione europea possono essere recepite con regolamento ministeriale o interministeriale, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400 del 1988, o, ove di contenuto non normativo, con atto amministrativo generale da parte del Ministro con competenza prevalente nella materia, di concerto con gli altri Ministri interessati. Con le medesime modalità sono attuate le successive modificazioni delle direttive europee.»;

Considerata la natura tecnica delle norme contenute nella direttiva 2014/88/UE, che modificano l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, recepita con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

Ritenuto, pertanto, necessario procedere alla modifica del corrispondente allegato I del citato decreto legislativo n. 162 del 2007;

Decreta:

Art. 1.

Modifiche all'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162

1. L'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante: «Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie», è sostituito dall'allegato I al presente decreto.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 26 giugno 2015

Il Ministro: DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 9 luglio 2015
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, reg. n. 1, foglio n. 2590

«*ALLEGATO I*

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Gli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicators - CSIs) devono essere comunicati ogni anno dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui all'art. 3, lettera *g)*.

Gli indicatori relativi alle attività di cui all'art. 2, paragrafo 4, lettere *a)* e *b)*, sono trasmessi a parte, se presentati.

Qualora emergano nuovi fatti o errori successivamente all'invio della relazione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e al più tardi nella relazione annuale successiva.

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in Appendice.

1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti significativi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

collisione di treno con veicolo ferroviario,

collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,

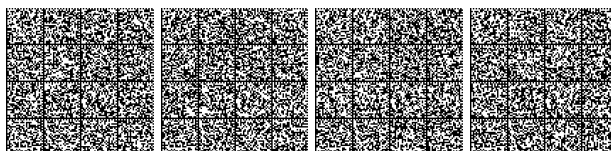
deragliamento di treno,

incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,

incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,

incendio a bordo del materiale rotabile,

altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2.Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),

dipendente o impresa appaltatrice,

utilizzatore del passaggio a livello,

persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,

altra persona sul marciapiede,

altra persona che non si trova sul marciapiede.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in Appendice,

numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

3. Indicatori relativi ai suicidi.

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi e tentati suicidi.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

rotaia rotta,

deformazione del binario e altro disallineamento del binario,

guasto all'apparato di segnalamento laterale,

superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,

superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,

ruota rotta su materiale rotabile in servizio,

assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo deve essere segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo deve essere segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:

numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione delle vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),

costo dei danni all'ambiente,

costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,

costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie comunica l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems — TPSs) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

allarme,

allarme e arresto automatico,

allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,

allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2.Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva;

b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:

i) manuale;

ii) automatico con allarme lato utente;

iii) automatico con protezione lato utente;

iv) protetto lato ferrovia.

APPENDICE

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza
e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti

1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. "Incidente significativo", qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;

1.2. "danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente", danni quantificabili in 150.000 EUR o più;

1.3. "interruzione prolungata del traffico", i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più;

1.4. "treno", uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ad esempio una locomotiva che viaggia da sola;

1.5. "collisione di treno con veicolo ferroviario", una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;

1.6. "collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari", una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;

1.7. "deragliamento di treno", tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;

1.8. "incidente al passaggio a livello", qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;

1.9. "incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento", gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;

1.10. "incendio a bordo del materiale rotabile", incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

1.11. "altro (incidente)", qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. “passeggero”, qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;

1.13. “dipendente o impresa appaltatrice”, qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell’incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l’equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. “utilizzatore del passaggio a livello”, chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. “persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”, qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell’utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. “altra persona sul marciapiede”, qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie “passeggero”, “dipendente o impresa appaltatrice”, “utilizzatore del passaggio a livello”, “altra persona che non si trova sul marciapiede” o “persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”;

1.17. “altra persona che non si trova sul marciapiede”, qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie “passeggero”, “dipendente o impresa appaltatrice”, “utilizzatore del passaggio a livello”, “altra persona sul marciapiede” o “persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”;

1.18. “decesso (persona deceduta)”, qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. “lesione grave (persona gravemente ferita)”, qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

2.1. “Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose”, qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID (1) / ADR, punto 1.8.5.

2.2. “Merci pericolose”, le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. Indicatori relativi ai suicidi.

3.1. “Suicidio”, un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall’autorità nazionale competente;

3.2. “tentato suicidio”, un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

4.1. “Rotaia rotta”, qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un’apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. “deformazione del binario o altro disallineamento del binario”, qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;

4.3. “guasto all’apparato di segnalamento laterale”, qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell’infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. “superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto”, i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. “superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto”, i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per “movimento non autorizzato”, di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno,

della fine di un’autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

L’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie può notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmette almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.6. “ruota rotta su materiale rotabile in servizio”, una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione);

4.7. “assile rotto su materiale rotabile in servizio”, una rottura che interessa l’assile, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

5. Metodologie comuni per il calcolo dell’impatto economico degli incidenti.

5.1. Il Valore della prevenzione di vittime (Value of Preventing a Casualty, *VPC)* è composto dai seguenti elementi:

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della “disponibilità a pagare” (Willingness To Pay, *WTP)* basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

2) costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:

spese mediche e di riabilitazione,

spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all’assicurazione,

perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l’incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti/indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell’adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

le stime devono riguardare un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull’elemento “disponibilità a pagare” (Willingness To Pay, *WTP)* secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

il campione di intervistati utilizzato per i valori deve essere rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche/demografiche della popolazione,

metodo per ottenere i valori WTP: lo studio deve essere concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

(1) RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

5.3. Definizioni.

5.3.1.“Costo dei danni causati all’ambiente”, i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell’infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l’area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell’incidente ferroviario;

5.3.2. “costo dei danni materiali al materiale rotabile o all’infrastruttura”, il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell’infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell’incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell’infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

5.3.3.“costo dei ritardi a seguito di un incidente”, il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un’ora)

VT_P = [VT dei passeggeri che viaggiano per lavoro] * [percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro] + [VT dei passeggeri che non viaggiano per lavoro] * [percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro]

VT_P è misurato in euro per passeggero e per ora

“passeggero che viaggia per lavoro”, un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

Valore del tempo per un treno merci (per un’ora)

VT_F = [VT dei treni merci] * [(tonnellate-km)/(treno-km)]

VT_F è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

MEDIA delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]

MEDIA del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

CM_F = K2 * (VT_F/60)

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

Costo dei ritardi a seguito di un incidente = CM_P * (minuti di ritardo dei treni passeggeri) + CM_F * (minuti di ritardo dei treni merci)

Campo di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,

ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell’infrastruttura e della sua realizzazione.

6.1. “Sistema di protezione del treno”, un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.

6.2. “Sistemi di bordo”, sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in macchina, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;

b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l’arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita;

c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui “controllo discreto della velocità” indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;

d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui “controllo continuo della velocità” significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia (d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection - *ATP).*

6.3. “Passaggio a livello”, qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell’infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. “Strada”, ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. “Passaggio”, qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. “Passaggio a livello passivo”, un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l’utente è pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. “Passaggio a livello attivo”, un passaggio a livello in cui all’arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l’attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

La protezione mediante l’uso di dispositivi fisici comprende:

barriere complete o semibarriere,

cancelli.

Allarme mediante l’uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

dispositivi visibili: luci,

dispositivi sonori: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

a) “manuale”: un passaggio a livello in cui la protezione o l’allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;

b) “automatico con allarme lato utente”: un passaggio a livello in cui l’allarme lato utente è attivato dall’approssimarsi del treno;

c) “automatico con protezione lato utente”: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall’approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;

d) “protetto lato ferrovia”: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

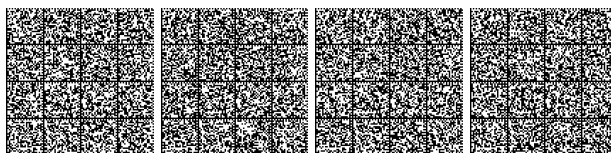
7. Definizioni delle basi di calcolo.

7.1. “Treno-km”, unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d’origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.2. “Passeggeri-km”, unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. “Km di linea”, la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui campo di applicazione è stabilito all’art. 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

7.4. “Km di binario”, la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui campo di applicazione è stabilito all’art. 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.”.

15A05626

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 2 luglio 2015.

Revoca del decreto 30 giugno 2003, recante il riconoscimento del Consorzio di tutela Limone di Sorrento IGP e attribuzione dell'incarico di svolgere le funzioni di cui all'articolo 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento».

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA PROMOZIONE DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE E DELL'IPPICA

Visto il Regolamento (CE) n. 1151/2012 del Consiglio del 21 novembre 2012 relativo ai regimi di qualità dei prodotti agricoli ed alimentari;

Visto le premesse sulle quali è fondato il predetto Regolamento (CE) n. 1151/2012 ed, in particolare, quelle relative alle esigenze dei consumatori che, chiedendo qualità e prodotti tradizionali, determinano una domanda di prodotti agricoli o alimentari con caratteristiche specifiche riconoscibili, in particolare modo quelle connesse all'origine geografica.

Vista la legge 21 dicembre 1999, n. 526, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea – legge comunitaria 1999;

Visto l'art. 14 della citata legge 21 dicembre 1999, n. 526, ed in particolare il comma 15, che individua le funzioni per l'esercizio delle quali i Consorzi di tutela delle DOP, delle IGP e delle STG possono ricevere, mediante provvedimento di riconoscimento, l'incarico corrispondente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visti i decreti ministeriali 12 aprile 2000, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale n. 97 - del 27 aprile 2000, recanti «disposizioni generali relative ai requisiti di rappresentatività dei Consorzi di tutela delle denominazioni di origine protette (DOP) e delle indicazioni geografiche protette (IGP)» e «individuazione dei criteri di rappresentanza negli organi sociali dei Consorzi di tutela delle denominazioni di origine protette (DOP) e delle indicazioni geografiche protette (IGP)», emanati dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali in attuazione dell'art. 14, comma 17, della citata legge n. 526/1999;

Visto in particolare l'art. 7 del citato decreto 12 aprile 2000 recante «disposizioni generali relative ai requisiti di rappresentatività dei Consorzi di tutela delle denominazioni di origine protette (DOP) e delle indicazioni geografiche protette (IGP)» che prevede che ove il requisito della rappresentatività venga a mancare, l'incarico sarà revocato in qualsiasi momento;

Visto il decreto dipartimentale n. 7422 del 12 maggio 2010 recante disposizioni generali in materia di verifica delle attività istituzionali attribuite ai Consorzi di tutela ai sensi dell'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526;

Visto il regolamento (CE) n. 2446 della Commissione del 6 novembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione Europea L. 281 del 7 novembre 2000 con il quale è stata registrata la indicazione geografica protetta «Limone di Sorrento»;

Visto il decreto 30 giugno 2003 con il quale è stato attribuito per un triennio al Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP il riconoscimento e l'incarico a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento»;

Visti i decreti 17 luglio 2006, 23 ottobre 2009 e 26 novembre 2012, con i quali è stato confermato al Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP l'incarico a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento»;

Vista la richiesta di verifica della rappresentatività del Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP del 5 marzo 2015 presentata dalla Sorrentagri S.C. a R.L., regolarmente inserita nel sistema di controllo della IGP Limone di Sorrento;

Verificato che la partecipazione, nella compagine sociale, dei soggetti appartenenti alla categoria «produttori agricoli» nella filiera «ortofrutticoli e cereali non trasformati» individuata all'art. 4, lettera *b)* del decreto 12 aprile 2000 sopra citato è venuta a mancare e che, pertanto, il Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP non rappresenta almeno i 2/3 della produzione controllata dall'Organismo di controllo nel periodo significativo. Tale verifica è stata eseguita sulla base dell'elenco dei soci del Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP e sulle attestazioni rilasciate dall'organismo di controllo Agroqualità, autorizzato a svolgere le attività di controllo sulla indicazione geografica protetta «Limone di Sorrento»;

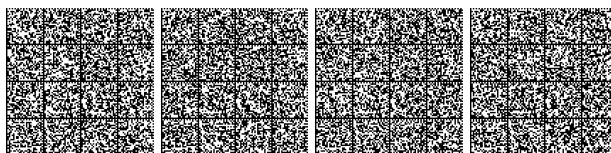
Vista la nota del 18 giugno 2015 con la quale il Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP presenta le proprie controdeduzioni in merito alla mancanza del requisito di rappresentatività;

Considerato che nonostante la nota sopra citata permane la mancanza del requisito di rappresentatività in capo al consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP;

Ritenuto pertanto necessario procedere alla revoca del riconoscimento e dell'incarico a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento» al Consorzio di tutela dell'olio extra vergine di oliva Umbria DOP per la mancanza del requisito di rappresentatività previsto dal'art. 5 del decreto ministeriale 12 aprile 2000;

Decreta:

Articolo unico

Il decreto 30 giugno 2003 recante riconoscimento del Consorzio di tutela del Limone di Sorrento IGP e attribuzione dell'incarico di svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la IGP «Limone di Sorrento», successivamente confermato con i decreti 17 luglio 2006, 23 ottobre 2009 e 26 novembre 2012, è revocato.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione.

Roma, 2 luglio 2015

Il direttore generale: GATTO

15A05616

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «Consorzio Seco società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI,
IL SISTEMA COOPERATIVO E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto l'art. 2545-*septiesdecies* c.c.;

Visto l'art. 1, legge n. 400/75 e l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Visto il decreto del Ministero dello sviluppo economico in data 17 gennaio 2007 concernente la determinazione dell'importo minimo di bilancio ai fini dello scioglimento d'ufficio ex art. 2545-*septiesdecies* c.c.;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2013, n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Viste le risultanze ispettive effettuate dal revisore incaricato dal Ministero dello sviluppo economico e relative alla società cooperativa sotto indicata, cui si rinvia e che qui si intendono richiamate;

Visti gli ulteriori accertamenti effettuati dall'ufficio presso il registro delle imprese, che hanno confermato il mancato deposito dei bilanci per più di due anni consecutivi;

Considerato che è stato assolto l'obbligo di cui all' art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento e che il legale rappresentante non ha formulato osservazioni e/controdeduzioni;

Tenuto conto che l'Ente risulta trovarsi nelle condizioni previste dall'art. 2545-*septiesdecies* c.c.;

Visto il parere espresso dalla Commissione centrale per le cooperative in data 13 maggio 2015 in merito all'adozione dei provvedimenti di scioglimento per atto d'autorità con nomina di commissario liquidatore nei casi di mancato deposito del bilancio per almeno due esercizi consecutivi;

Ritenuta l'opportunità di disporre il provvedimento di scioglimento per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* c.c., con contestuale nomina del commissario liquidatore;

Decreta:

Art. 1.

La società cooperativa "Consorzio Seco Società Cooperativa", con sede in Roma (codice fiscale 10989221006), è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell' art. 2545-*septiesdecies* c.c.

Art. 2.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Ferdinando Marchetti, nato a Roma il 20 marzo 1952 (codice fiscale MRCFDN52C20H501E) e ivi domiciliato in via della Ferratella in Laterano n. 7.

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 23 febbraio 2001.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 18 giugno 2015

Il direttore generale: MOLETI

15A05489

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «Idea International Productions società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI,
IL SISTEMA COOPERATIVO E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto l'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto l'art. 1, legge n. 400/75 e l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Visto il decreto del Ministero dello sviluppo economico in data 17 gennaio 2007 concernente la determinazione dell'importo minimo di bilancio ai fini dello scioglimento d'ufficio ex art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto il D.P.C.M. del 5 dicembre 2013 n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Viste le risultanze ispettive effettuate dal revisore incaricato dal Ministero dello sviluppo economico e relative alla società cooperativa sotto indicata, cui si rinvia e che qui si intendono richiamate;

Visti gli ulteriori accertamenti effettuati dall'ufficio presso il Registro delle Imprese, che hanno confermato il mancato deposito dei bilanci per più di due anni consecutivi;

Considerato che è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento e che il legale rappresentante non ha formulato osservazioni e/controdeduzioni;

Tenuto conto che l'Ente risulta trovarsi nelle condizioni previste dall'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto il parere espresso dalla Commissione centrale per le cooperative in data 13 maggio 2015 in merito all'adozione dei provvedimenti di scioglimento per atto d'autorità con nomina di commissario liquidatore nei casi di mancato deposito del bilancio per almeno due esercizi consecutivi;

Ritenuta l'opportunità di disporre il provvedimento di scioglimento per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile, con contestuale nomina del commissario liquidatore;

Decreta:

Art. 1.

La «Idea International Productions Società Cooperativa» con sede in Roma (codice fiscale n. 09682871000), è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile.

Art. 2.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Ferdinando Marchetti, nato a Roma il 20 marzo 1952 (codice fiscale MRCFDN52C20H501E) e ivi domiciliato in via della Ferratella in Laterano n. 7.

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 23 febbraio 2001.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 18 giugno 2015

Il direttore generale: MOLETI

15A05490

DECRETO 18 giugno 2015.

Scioglimento della «La Marcolindo società cooperativa», in Roma e nomina del commissario liquidatore.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI,
IL SISTEMA COOPERATIVO E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto l'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto l'art. 1, legge n. 400/75 e l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Visto il decreto del Ministero dello sviluppo economico in data 17 gennaio 2007 concernente la determinazione dell'importo minimo di bilancio ai fini dello scioglimento d'ufficio ex art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto il D.P.C.M. del 5 dicembre 2013 n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Viste le risultanze ispettive effettuate dal revisore incaricato dal Ministero dello sviluppo economico e relative alla società cooperativa sotto indicata, cui si rinvia e che qui si intendono richiamate;

Visti gli ulteriori accertamenti effettuati dall'ufficio presso il registro delle imprese, che hanno confermato il mancato deposito dei bilanci per più di due anni consecutivi;

Considerato che è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento e che il legale rappresentante non ha formulato osservazioni e/controdeduzioni;

Tenuto conto che l'Ente risulta trovarsi nelle condizioni previste dall'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile;

Visto il parere espresso dalla Commissione centrale per le cooperative in data 13 maggio 2015 in merito all'adozione dei provvedimenti di scioglimento per atto d'autorità con nomina di commissario liquidatore nei casi di mancato deposito del bilancio per almeno due esercizi consecutivi;

Ritenuta l'opportunità di disporre il provvedimento di scioglimento per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile, con contestuale nomina del commissario liquidatore;

Decreta:

Art. 1.

La «Marcolindo Società Cooperativa» con sede in Roma (codice fiscale n. 09398181009), è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* del Codice civile.

Art. 2.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore l'avv. Elisabetta Ferrini, nata a Roma il 26 gennaio 1956 (codice fiscale FRRLBT56A66H501Z) e ivi domiciliata in Via Montello, n. 20.

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 23 febbraio 2001.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 18 giugno 2015

Il direttore generale: MOLETI

15A05491

DECRETO 24 giugno 2015.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Coop. Franz società cooperativa», in Villafranca di Verona.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto ministeriale del 13 gennaio 2015, n. 3/2015, con il quale la società cooperativa "Coop. Franz Società Cooperativa", con sede in Villafranca di Verona (Verona), è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e il dott. Giuliano Pollon ne è stato nominato commissario liquidatore;

Vista la nota del 17 marzo 2015 con la quale il citato commissario liquidatore ha comunicato la propria rinuncia all'incarico;

Vista la proposta con la quale la Direzione generale per la vigilanza sugli enti, il sistema cooperativo e le gestioni commissariali all'esito dell'istruttoria condotta, richiede la nomina di un commissario liquidatore;

Visti i nominativi dei professionisti segnalati dall'Associazione di rappresentanza assistenza e tutela del movimento cooperativo (Unione nazionale cooperative italiane);

Visto l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Decreta:

Art. 1.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominata commissario liquidatore della società in premessa, la dott.ssa Mary Munaro nata a San Donà di Piave (Venezia) (c.f. MNRMRY78T64H823W) ed ivi domiciliata in Galleria Bortolotto n. 4, è nominata commissario liquidatore della società in premessa, in sostituzione del dott. Giuliano Pollon, rinunciatario.

Art. 2.

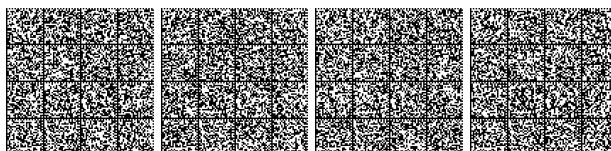
Con successivo provvedimento sarà definito il trattamento economico del commissario liquidatore ai sensi della legislazione vigente.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Tale provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo, ovvero in via straordinaria dinnanzi al Presidente della Repubblica qualora sussistano i presupposti di legge.

Roma, 24 giugno 2015

D'ordine del Ministro
Il Capo di Gabinetto
COZZOLI

15A05598

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 gennaio 2015.

Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020 - Assegnazione a favore del progetto di completamento del nuovo Palazzo di giustizia di Reggio Calabria (art. 1, comma 181, della legge n. 147/2013). (Delibera n. 7/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 7, commi 26 e 27, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri le funzioni di cui al richiamato art. 24, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo n. 300/1999, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (ora Fondo per lo sviluppo e la coesione), fatta eccezione per le funzioni dì programmazione economica e finanziaria non ricomprese nelle politiche di sviluppo e coesione;

Visto l'art. 10 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito con modificazioni nella legge 30 ottobre 2013, n. 125, che, al fine rafforzare l'azione di programmazione, coordinamento, sorveglianza e sostegno della politica di coesione, prevede tra l'altro l'istituzione dell'Agenzia per la coesione territoriale e la ripartizione delle funzioni del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) del Ministero dello sviluppo economico tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e la medesima Agenzia;

Vista la legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità per l'anno 2014), recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato;

Visto in particolare l'art. 1, comma 181, della richiamata legge n. 147/2013, che prevede che, nell'ambito della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2014-2020, il CIPE assegni una quota, nel limite complessivo di 30 milioni di euro, da destinare a interventi urgenti e immediatamente attivabili relativi a nuove sedi per uffici giudiziari con elevati carichi di controversie pendenti, necessari per lo sviluppo delle aree connesse e per l'efficienza del sistema giudiziario previa presentazione allo stesso CIPE di specifici progetti di adeguamento, completamento e costruzione;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 aprile 2014 (*Gazzetta Ufficiale* n. 122/2014), che conferisce al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Segretario del Consiglio dei Ministri, la delega a esercitare le funzioni di cui al richiamato art. 7 del decreto-legge n. 78/2010, come convertito dalla citata legge n. 122/2010 e prevede che, ai fini dell'esercizio delle predette funzioni, lo stesso si avvalga del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 dicembre 2014 che, in attuazione dell'art. 10 del citato decreto-legge n. 101/2013, istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Dipartimento per le politiche di coesione;

Vista la delibera 14 febbraio 2014, n. 12 (*Gazzetta Ufficiale* n. 139/2014), per il completamento della Cittadella giudiziaria di Salerno, che ha già assegnato in via programmatica l'importo di 26.532.244,76 euro a carico delle disponibilità del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2014 - 2020 ai sensi del richiamato art. 1, comma 181, della legge di Stabilità 2014;

Vista la nota n. 5826 del 15 dicembre 2014 del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con delega alle politiche di coesione territoriale, e l'allegata nota informativa predisposta dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, con la quale viene chiesta l'iscrizione all'ordine del giorno della seduta di questo Comitato dell'argomento concernente il progetto di completamento del nuovo palazzo di giustizia di Reggio Calabria ai sensi del comma 181, art. 1, legge n. 147/2013;

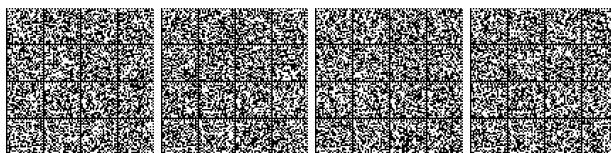
Vista la successiva nota n. 509 del 27 gennaio 2015 dello stesso Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con delega alle politiche di coesione territoriale che integra e aggiorna la proposta di cui alla citata nota n. 5826/2014 e chiede l'assegnazione a favore del progetto di completamento del nuovo palazzo di giustizia di Reggio Calabria dell'importo di 3.000.000 di euro;

Considerato che il Capo di Gabinetto del Ministero della giustizia, con nota n. 40622 del 1° dicembre 2014, ha comunicato il nulla osta alla conclusione dei lavori di completamento del nuovo palazzo di giustizia di Reggio Calabria per un costo complessivo di 36.000.000 di euro, di cui 26.870.000 euro per lavori e 9.130.000 euro per somme a disposizione dell'Amministrazione, sulla base della documentazione tecnica presentata dal competente Dipartimento della Organizzazione Giudiziaria;

Considerato che la nota informativa dà conto delle ulteriori coperture finanziarie del progetto, ed in particolare:

16.011.734,68 euro nella disponibilità del Comune di Reggio Calabria, residuanti dal mutuo già contratto con la Cassa depositi e prestiti dal Ministero della giustizia;

7.873.705,58 euro da risorse regionali FSC che con delibera di Giunta regionale n. 461/2014 la Regione Calabria ha destinato all'intervento nell'ambito della riprogrammazione, in corso di definizione, in attuazione della delibera di questo Comitato n. 21/2014;

9.114.559,74 euro derivanti da economie di altri interventi del Piano Azione Coesione della Regione Calabria, sulla base della rimodulazione disposta con delibera di Giunta regionale n. 473/2014 e già assentita dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica;

Considerato che, con riferimento al detto importo di 9.114.559,74 euro, la Regione Calabria ha segnalato la necessità di verificare l'effettiva disponibilità di tali risorse alla luce delle disposizioni di cui all'articoli 1, commi 122 e 123, della legge di stabilità 2015;

Considerata l'urgenza di disporre la detta assegnazione pari a 3.000.000 di euro, per corrispondere all'obiettivo di completare le opere già in parte realizzate relative al progetto citato;

Tenuto conto dell'illustrazione della proposta svolta nella riunione preparatoria del 18 dicembre 2014 da parte del rappresentante del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica;

Vista la odierna nota n. 422-P, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente le osservazioni e le prescrizioni da recepire nella presente delibera;

Considerato che nel corso dell'odierna seduta il Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze ha espresso il proprio assenso alla proposta a condizione che le risorse relative alla citata rimodulazione del PAC non siano state oggetto di definanziamento per atti assunti in applicazione di provvedimenti legislativi;

Su proposta del competente Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con delega alla coesione territoriale;

Delibera:

1. Per le finalità esposte in premessa, nelle more della ripartizione complessiva del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2014 - 2020, viene disposta l'assegnazione, per il progetto di completamento del nuovo palazzo di giustizia di Reggio Calabria, dell'importo di 3.000.000 di euro a carico delle disponibilità del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2014 - 2020 ai sensi del richiamato art. 1, comma 181, della legge n. 147/2013 (legge di stabilità 2014).

2. Nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica l'assegnazione di cui al precedente punto 1 è articolata come segue: 500.000 euro per l'annualità 2015, 1.000.000 euro per l'annualità 2016 e 1.500.000 per l'annualità 2017.

3. Il Comune di Reggio Calabria e la Regione Calabria comunicheranno a questo Comitato l'avvenuta formalizzazione dei relativi cofinanziamenti richiamati in premessa, fermo restando che, come previsto dal citato art. 1, comma 181, della legge 147/2013 il finanziamento di cui al precedente punto 1 è revocato nei seguenti casi:

a) mancata presentazione a questo Comitato degli stati di avanzamento dei lavori entro dodici mesi dalla pubblicazione della presente delibera;

b) mancato affidamento dei lavori entro sei mesi dalla pubblicazione della presente delibera

Roma, 28 gennaio 2015

Il Ministro dell'economia e delle finanze con funzioni di Presidente
PADOAN

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti l'8 luglio 2015
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 2089

15A05679

DELIBERA 29 aprile 2015.

Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2007-2013 - Aggiornamento elenco infrastrutture strategiche ferroviarie relative alla Regione Basilicata (Delibera CIPE n. 62/2011). (Delibera n. 42/2015).

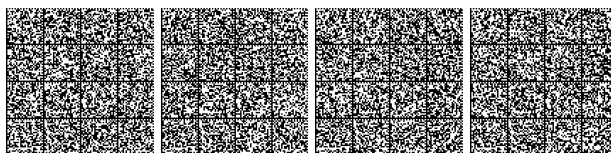
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate, coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge 30 giugno 1998, n. 208 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, il quale prevede che ogni progetto d'investimento pubblico debba essere dotato dì un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 1, comma 2, del decreto-legge 8 maggio 2006, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, che trasferisce al Ministero dello sviluppo economico il Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione e le funzioni di cui all'art. 24, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui al citato art. 61;

Visto l'art. 7, commi 26 e 27, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che, tra l'altro, attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri la gestione del FAS, prevedendo che lo stesso Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro delegato si avvalgano, nella gestione del citato Fondo, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello sviluppo economico;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136 e in particolare gli articoli 3 e 6 che per la tracciabilità dei flussi finanziari a fini antimafia, prevedono che gli strumenti di pagamento riportino il CUP ove obbligatorio ai sensi della sopracitata legge n. 3/2003, sanzionando la mancata apposizione di detto codice;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, in attuazione dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42 e visto in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto l'art. 10 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito con modificazioni dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, che, al fine rafforzare l'azione di programmazione, coordinamento, sorveglianza e sostegno della politica di coesione, prevede tra l'altro l'istituzione dell'Agenzia per la coesione territoriale e la ripartizione delle funzioni del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) del Ministero dello sviluppo economico tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e la citata Agenzia;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 aprile 2014 (*G.U.* n. 122/2014), con il quale è conferita al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di Segretario del Consiglio dei ministri, la delega ad esercitare le funzioni di cui al richiamato art. 7 del decreto-legge n. 78/2010, convertito dalla legge n. 122/2010, relative, tra l'altro, alle politiche per la coesione territoriale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2014 (*G.U.* n. 191/2014), recante l'approvazione dello Statuto dell'Agenzia per la coesione territoriale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 dicembre 2014 (*G.U.* n. 15/2015) che, in attuazione dell'art. 10 del citato decreto-legge n. 101/2013, istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Dipartimento per le politiche di coesione (DPC);

Vista la propria delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato definisce il sistema per l'attribuzione del Codice unico di progetto (CUP), che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato stabilisce che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera di questo Comitato 22 dicembre 2006, n. 174 (*G.U.* n. 95/2007), con la quale è stato approvato il Quadro strategico nazionale (QSN) 2007-2013 e la successiva delibera 21 dicembre 2007, n. 166 (*G.U.* n. 123/2008) relativa all'attuazione del QSN e alla programmazione del FAS, ora denominato FSC, per il periodo 2007-2013;

Vista la delibera di questo Comitato 6 marzo 2009, n. 1 (*G.U.* n. 137/2009) che, alla luce delle riduzioni complessivamente apportate in via legislativa, ha ridefinito le risorse FSC 2007-2013 disponibili in favore delle Regioni e delle Province autonome;

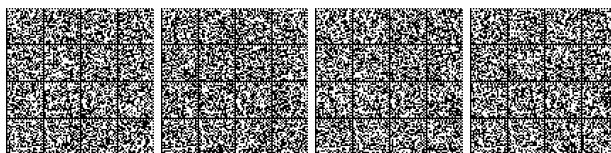
Vista la delibera 11 gennaio 2011, n. 1 (*G.U.* n. 80/2011) concernente "Obiettivi, criteri e modalità di programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate, selezione e attuazione degli investimenti per i periodi 2000-2006 e 2007-2013" con la quale sono stati ulteriormente ridefiniti gli importi dei PAR di cui alla citata delibera n. 1/2009;

Vista la propria delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*G.U.* n. 304/2011) concernente l'individuazione e l'assegnazione di risorse a interventi di rilievo nazionale e interregionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione del "Piano nazionale per il Sud";

Considerato che, nell'ambito delle assegnazioni disposte con la citata delibera n. 62/2011 per il finanziamento delle infrastrutture strategiche interregionali e regionali, sono stati assegnati alla Regione Basilicata 212 milioni di euro per il finanziamento di infrastrutture ferroviarie (punto 2, lettera B, tavole 9 e 10 ed elenco allegato alla delibera stessa), fra cui l'intervento "Potenziamento e velocizzazione della tratta Genzano-Basentello-Linea Altamura-Avigliano Lucania delle Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.", al quale la stessa delibera n. 62/2011 ha destinato l'importo di 8,8 milioni di euro a valere sulle risorse regionali FSC 2007-2013;

Vista la nota n. 4852 del 4 novembre 2014 del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega alla coesione territoriale e la nota informativa a questa allegata predisposta dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (ora *DPC)*, contenente la proposta di aggiornamento dell'elenco relativo alle infrastrutture ferroviarie della Regione Basilicata di cui alla predetta delibera n. 62/2011, proposta che prevede la destinazione delle risorse originariamente assegnate all'opera sopraindicata, pari a 8,8 milioni di euro, in favore di un nuovo intervento per il potenziamento e la velocizzazione della tratta Cancellara-Oppido, denominato "Potenziamento e velocizzazione della tratta Cancellara-Oppido della linea Altamura-Avigliano L. delle Ferrovie Appulo Lucane";

Tenuto conto che la proposta specifica che il nuovo intervento, sostitutivo del precedente, è cofinanziato dal soggetto attuatone Ferrovie Appulo Lucane s.r.l per un importo di 1,275 milioni di euro e tenuto altresì conto che, come risulta dalla delibera di Giunta Regionale (DGR) 11 febbraio 2014, n. 137 e dalle note della Regione Basilicata allegate alla proposta, la modifica non riveste carattere sostanziale, poiché l'intervento da finanziare con la rimodulazione proposta riguarda la stessa tratta ferroviaria, ha la stessa natura del precedente progetto e risulta contiguo ad una tratta già ammodernata;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista l'odierna nota n. 1991 predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia è delle finanze e posta a base della presente delibera;

Su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri;

Delibera:

Con riferimento alle infrastrutture strategiche interregionali e regionali di cui alla delibera di questo Comitato n. 62/2011 citata in premessa (punto 2, lettera B, tavole 9 e 10 ed elenco allegato alla stessa delibera), viene disposto l'aggiornamento dell'elenco relativo alle opere ferroviarie da realizzare nella Regione Basilicata, con destinazione delle risorse già assegnate all'intervento "Potenziamento e velocizzazione della tratta Genzano - Basentello - Linea Altamura Avigliano Lucania delle Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.", per un importo pari a 8,8 milioni di euro a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2007-2013, in favore di un nuovo intervento, sostitutivo del precedente, denominato "Potenziamento e velocizzazione della tratta Cancellara-Oppido della linea Altamura-Avigliano L. delle Ferrovie Appulo Lucane".

Per quanto non espressamente disposto con la presente delibera, resta fermo quanto previsto dalla delibera n. 62/2011 richiamata in premessa.

Roma, 29 aprile 2015

Il Presidente: RENZI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti l'8 luglio 2015
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 2090

15A05678

ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

PROVVEDIMENTO 13 luglio 2015.

Comunicazione dell'indirizzo di posta elettronica certificata da parte degli intermediari assicurativi iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi. (Provvedimento n. 36).

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, e le successive disposizioni modificative ed integrative;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, concernente disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini, convertito con modifiche nella legge n. 135 del 7 agosto 2012; in particolare l'art. 13 (istituzione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni);

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni ed integrazioni, recante Codice delle Assicurazioni Private;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese, convertito con modifiche nella legge n. 221 del 17 dicembre 2012, e in particolare l'art. 22, comma 15-*bis*;

Visto il Regolamento IVASS n. 8 del 3 marzo 2015 concernente la definizione delle misure di semplificazione delle procedure e degli adempimenti nei rapporti contrattuali tra imprese di assicurazioni, intermediari e clientela in attuazione dell'art. 22, comma 15-*bis*, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, ed in particolare l'art. 4 che impone agli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro di dotarsi di un indirizzo di posta elettronica certificata e l'art. 15, comma 3, che attribuisce all'IVASS il compito di fissare termini e modalità con cui gli intermediari comunicano all'Istituto il proprio indirizzo di posta elettronica certificata;

ADOTTA

il seguente provvedimento:

Art. 1.

Comunicazione all'IVASS dell'indirizzo di posta elettronica certificata

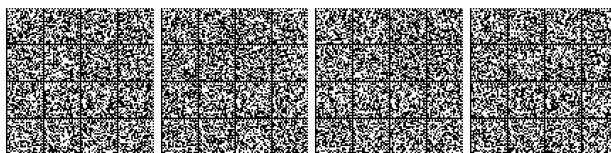
1. Gli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi al 14 aprile 2015, data di entrata in vigore del Regolamento IVASS n. 8 del 3 marzo 2015, comunicano all'IVASS il proprio indirizzo di posta elettronica certificata trasmettendo all'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it, dal proprio indirizzo di posta elettronica certificata, una comunicazione riportante nell'oggetto il numero di iscrizione nel Registro e il codice fiscale, secondo lo schema di cui all'allegato 1.

2. La comunicazione di cui al comma 1 è trasmessa esclusivamente all'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it senza ulteriori destinatari, non riporta informazioni nel campo di testo né contiene allegati.

3. L'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it ha esclusiva finalità di raccolta degli indirizzi di posta elettronica certificata degli intermediari mediante una procedura automatizzata. Ogni messaggio di testo, istanza o documento allegato alla comunicazione di cui al comma 1 non si considera validamente trasmesso all'Istituto.

Art. 2.

Termine per la comunicazione all'IVASS dell'indirizzo di posta elettronica certificata

1. La comunicazione all'IVASS dell'indirizzo di posta elettronica certificata da parte dei soggetti di cui all'art. 1 e secondo le modalità ivi indicate è effettuata a partire dal 1° ottobre 2015 e non oltre il 31 ottobre 2015.

Art. 3.

Comunicazione all'IVASS delle variazioni dell'indirizzo di posta elettronica certificata

1. Gli intermediari di cui all'art. 1, comma 1, comunicano all'IVASS le variazioni dell'indirizzo di posta elettronica certificata intervenute successivamente alla data del 31 ottobre 2015, inviando dal nuovo indirizzo di posta elettronica certificata all'indirizzo vigilanza.intermediariassicurativi@pec.ivass.it una comunicazione riportante nell'oggetto la dicitura VARIAZIONE PEC seguita dal numero di iscrizione nel Registro e dal codice fiscale, secondo lo schema di cui all'allegato 2.

Art. 4.

Entrata in vigore

1. Il presente provvedimento entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Art. 5.

Pubblicazione

1. Il presente provvedimento è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, nel Bollettino e sul sito internet dell'IVASS.

Roma, 13 luglio 2015

Il Presidente: ROSSI

ALLEGATO *1*

Procedura per la comunicazione all'IVASS dell'indirizzo di posta elettronica certificata da parte degli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi.

Gli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi inviano all'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it una comunicazione dal proprio indirizzo di posta elettronica certificata, riportante nell'oggetto esclusivamente: numero iscrizione nel Registro e codice fiscale, separati da un solo spazio.

Esempio per trasmissione PEC di Persona Fisica

mario@esempio.pec

Oggetto: A000000000 AAAAAA12A12A125A

N.B. La persona fisica deve dotarsi di indirizzo PEC personale anche se opera all'interno di una società.

Esempio per trasmissione PEC di Persona Giuridica

società@esempio.pec

Oggetto: B000000000 00012300000

AVVERTENZA

La comunicazione:

— deve essere priva di testo; pertanto non dovrà contenere alcun messaggio, né una firma, né un *disclaimer*, né potrà essere accompagnata da allegati;

— deve essere trasmessa esclusivamente all'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it, senza indicazione di ulteriori destinatari, al fine di facilitare la procedura di acquisizione.

L'indirizzo raccolta.pec@pec.ivass.it ha esclusiva finalità di raccolta degli indirizzi di posta elettronica certificata degli intermediari mediante una procedura dal carattere automatizzato. Ogni messaggio di testo, istanza o documento allegato alla comunicazione dell'indirizzo di posta elettronica certificata degli intermediari non si considera validamente trasmesso all'Istituto.

ALLEGATO *2*

Procedura per la comunicazione all'IVASS delle variazioni di indirizzo di posta elettronica certificata successive al 31 ottobre 2015 da parte degli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi.

Gli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del Registro Unico degli intermediari assicurativi e riassicurativi inviano all'indirizzo vigilanza.intermediariassicurativi@pec.ivass.it una comunicazione dal proprio indirizzo di posta elettronica certificata, riportante nell'oggetto esclusivamente: VARIAZIONE PEC numero iscrizione nel Registro e codice fiscale, separati da un solo spazio.

Esempio per trasmissione PEC di Persona Fisica

mario@esempio.pec

Oggetto: VARIAZIONE PEC A000000000 AAAAAA12A12A125A

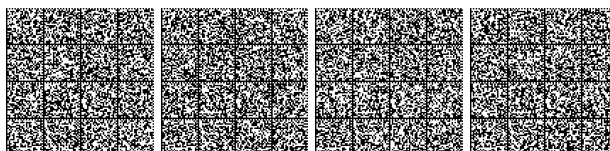
Esempio per trasmissione PEC di Persona Giuridica

società@esempio.pec

Oggetto: VARIAZIONE PEC B000000000 00012300000

AVVERTENZA

La comunicazione deve essere trasmessa esclusivamente all'indirizzo vigilanza.intermediariassicurativi@pec.ivass.it senza indicazione di ulteriori destinatari, al fine di facilitare la procedura di acquisizione.

15A05571

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Fluoro-Uracile Meda».

Con la determinazione n. aRM - 149/2015 - 20 del 17 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell'art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006 n. 219, su rinuncia della Meda Pharma S.p.a., l'autorizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: FLUORO-URACILE MEDA.

Confezione: 020352086.

Descrizione: "5 g/100 ml soluzione iniettabile per uso endovenoso" 5 flaconcini 100 ml.

Confezione: 020352074.

Descrizione: "5 g/100 ml soluzione iniettabile per uso endovenoso" 1 flaconcino 100 ml.

Confezione: 020352062.

Descrizione: "1 g/20 ml soluzione iniettabile per uso endovenoso" 5 flaconcini 20 ml.

Confezione: 020352050.

Descrizione: "500 mg/10 ml soluzione iniettabile per uso endovenoso" 5 flaconcini 10 ml.

Confezione: 020352011.

Descrizione: "250 mg/5 ml soluzione iniettabile per uso endovenoso" 10 fiale da 5 ml.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05548

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Biorax».

Con la determinazione n. aRM - 152/2015 - 2713 del 24 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell'art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006 n. 219, su rinuncia della Biomed Pharma S.r.l., l'autorizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: BIORAX.

Confezione: 040825364.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 280 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825352.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 98 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825349.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 56 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825337.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 28 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825325.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 14 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825275.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 28 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825263.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 14 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825251.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 7 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825248.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 280 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825186.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 280 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825313.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 7 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825301.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 280 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825299.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 98 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825287.

Descrizione: "160 mg compresse rivestite con film" 56 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825236.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 98 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825224.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 56 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825212.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 28 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825200.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 14 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825198.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 7 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825174.

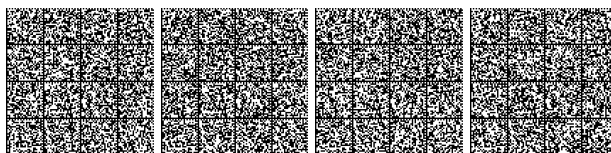
Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 98 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825162.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 56 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825150.

Descrizione: "80 mg compresse rivestite con film" 28 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825147.

Descrizione: “80 mg compresse rivestite con film” 14 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825135.

Descrizione: “80 mg compresse rivestite con film” 7 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825123.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 280 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825111.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 98 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825109.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 56 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825097.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 28 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825085.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 14 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825073.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 7 compresse in contenitore PE.

Confezione: 040825061.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 280 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825059.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 98 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825046.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 56 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825034.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 28 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825022.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 14 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Confezione: 040825010.

Descrizione: “40 mg compresse rivestite con film” 7 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05568

Revoca, su rinuncia, dell’autorizzazione all’immissione in commercio del medicinale per uso umano «Alfuzosina Pfizer».

Con la determinazione n. aRM - 151/2015 - 40 del 24 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell’art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006 n. 219, su rinuncia della Pfizer Italia S.r.l., l’autorizzazione all’immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: ALFUZOSINA PFIZER.

Confezione: 041318015.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 10 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318027.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 14 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318039.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 20 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318041.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 28 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318054.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 30 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318066.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 50 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318078.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 56 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318080.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 60 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318092.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 84 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318104.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 90 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318116.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 100 compresse in blister AL/AL.

Confezione: 041318128.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 30 compresse in contenitore HDPE.

Confezione: 041318130.

Descrizione: “10 mg compresse a rilascio prolungato” 1000 compresse in contenitore HDPE.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05569

Revoca, su rinuncia, dell’autorizzazione all’immissione in commercio del medicinale per uso umano «Sofidette».

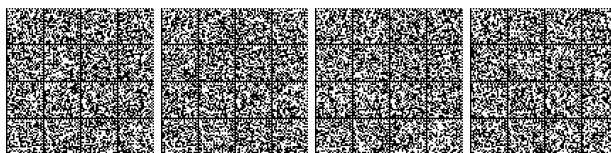
Con la determinazione n. aRM - 150/2015 - 2999 del 24 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell’art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006 n. 219, su rinuncia della Actavis Group PTC EHF, l’autorizzazione all’immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: SOFIDETTE.

Confezione: 039790011.

Descrizione: “75 mcg/20 mcg compresse rivestite” 1×21 compresse in blister PVC/AL.

Confezione: 039790023.

Descrizione: “75 mcg/20 mcg compresse rivestite” 3×21 compresse in blister PVC/AL.

Confezione: 039790035.

Descrizione: "75 mcg/20 mcg compresse rivestite" 6×21 compresse in blister PVC/AL.

Confezione: 039790047.

Descrizione: "75 mcg/30 mcg compresse rivestite" 1×21 compresse in blister PVC/AL.

Confezione: 039790050.

Descrizione: "75 mcg/30 mcg compresse rivestite" 3×21 compresse in blister PVC/AL.

Confezione: 039790062.

Descrizione: "75 mcg/30 mcg compresse rivestite" 6×21 compresse in blister PVC/AL.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05570

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Fluconazolo Germed».

Con la determinazione n. aRM - 148/2015 - 2376 del 17 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell'art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, su rinuncia della Germed Pharma S.P.A., l'autorizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795010;

Descrizione: «50 mg capsule rigide» 7 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED;

Confezione: A.I.C. n. 037795022;

Descrizione: «50 mg capsule rigide» 14 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795034;

Descrizione: «50 mg capsule rigide» 28 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795046;

Descrizione: «100 mg capsule rigide» 7 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795059;

Descrizione: «100 mg capsule rigide» 10 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795061;

Descrizione: «100 mg capsule rigide» 20 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795073;

Descrizione: «100 mg capsule rigide» 50 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795085;

Descrizione: «150 mg capsule rigide» 1 capsula in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795097;

Descrizione: «150 mg capsule rigide» 2 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795109;

Descrizione: «200 mg capsule rigide» 7 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795111;

Descrizione: «200 mg capsule rigide» 20 capsule in blister PVC/AL.

Medicinale: FLUCONAZOLO GERMED:

Confezione: A.I.C. n. 037795123;

Descrizione: «200 mg capsule rigide» 50 capsule in blister PVC/AL.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05572

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Tordinespes».

Con la determinazione n. aRM - 146/2015 - 3095 del 17 giugno 2015 è stata revocata, ai sensi dell'art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, su rinuncia della Specifar S.A., l'autorizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823333;

Descrizione: «80 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823321;

Descrizione: «80 mg compresse» 30 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823319;

Descrizione: «80 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823360;

Descrizione: «80 mg compresse» 360 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823358;

Descrizione: «80 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823345;

Descrizione: «80 mg compresse» 90 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823307;

Descrizione: «80 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823295;

Descrizione: «80 mg compresse» 360 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823283;

Descrizione: «80 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823269;

Descrizione: «80 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823232;

Descrizione: «80 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823220;

Descrizione: «40 mg compresse» 360 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823257;

Descrizione: «80 mg compresse» 30 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823244;

Descrizione: «80 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES.

Confezione: A.I.C. n. 041823218;

Descrizione: «40 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823206;

Descrizione: «40 mg compresse» 90 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823194;

Descrizione: «40 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/ALPVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823271;

Descrizione: «80 mg compresse» 90 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823182;

Descrizione: «40 mg compresse» 30 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823170;

Descrizione: «40 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823168;

Descrizione: «40 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823156;

Descrizione: «40 mg compresse» 360 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823143;

Descrizione: «40 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823131;

Descrizione: «40 mg compresse» 90 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823129;

Descrizione: «40 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823117;

Descrizione: «40 mg compresse» 30 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823105;

Descrizione: «40 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823093;

Descrizione: «40 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823081;

Descrizione: «20 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823079;

Descrizione: «20 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823067;

Descrizione: «20 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823055;

Descrizione: «20 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823042;

Descrizione: «20 mg compresse» 98 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823030;

Descrizione: «20 mg compresse» 56 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823028;

Descrizione: «20 mg compresse» 28 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Medicinale: TORDINESPES:

Confezione: A.I.C. n. 041823016;

Descrizione: «20 mg compresse» 14 compresse in blister OPA/AL/PVC/CARTA/PET/AL.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente determinazione.

15A05573

Revoca dell'autorizzazione alla produzione di gas medicinali per uso umano, rilasciata alla società «Sapio produzione idrogeno ossigeno S.r.l.», in Udine.

Con il provvedimento n. aG 28/2015 del 2 luglio 2015 è stata revocata, su richiesta, l'autorizzazione alla produzione di Gas Medicinali dell'officina farmaceutica sita in Udine (UD) Via Zanussi, 314, rilasciata dalla Società Sapio Produzione Idrogeno Ossigeno S.R.L.

15A05574

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Etrivex».

Estratto determina V&A/1282 del 3 luglio 2015

Autorizzazione della variazione: B.II.d.1.e.

Nome medicinale: ETRIVEX.

Numero procedura europea: UK/H/0872/001/II/017.

Titolare AIC: Galderma Italia S.p.a.

È autorizzata la seguente variazione: Modifica al di fuori dei limiti di specifica approvati per il test "viscosità" al rilascio e alla fine del periodo di validità.

relativamente alle confezioni autorizzate all'immissione in commercio in Italia a seguito di procedura di Mutuo riconoscimento.

Smaltimento scorte

I lotti già prodotti possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta ai sensi dell'art. 1 comma 5 della determina AIFA n. 371 del 14 aprile 2014 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 101 del 3 maggio 2014.

Decorrenza di efficacia della determinazione dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

15A05575

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Aciclovir Alter».

Estratto determina V&A n. 1277/2015 del 1° luglio 2015

Descrizione del medicinale e attribuzione numero AIC: è autorizzata l'immissione in commercio del medicinale: ACICLOVIR ALTER nella forma e confezione: "5 % crema" 1 tubo in AL da 10 g, in aggiunta alle confezioni già autorizzate, alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Titolare AIC: Laboratori Alter S.r.l., via Egadi, 7, 20144 - Milano (MI) Italia, codice fiscale 04483510964.

Confezione: "5 % crema" 1 tubo in AL da 10 g.

AIC n. 036110056 (in base 10) 12FZR8 (in base 32).

Forma farmaceutica: crema.

Composizione: 100 g di crema contengono.

Principio attivo: Aciclovir 5 g.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Confezione: "5 % crema" 1 tubo in AL da 10 g.

AIC n. 036110056.

Classe di rimborsabilità: apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera *c)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata classe C (nn).

Classificazione ai fini della fornitura

Confezione: "5 % crema" 1 tubo in AL da 10 g.

AIC n. 036110056.

RR: medicinale soggetto a prescrizione medica.

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa Amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla determinazione, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e s.m.i. il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il Titolare dell'AIC che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'AIC del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'AIC del farmaco generico è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e s.m.i., in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale generico.

Decorrenza di efficacia della determinazione dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

15A05576

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Isotretinoina Stiefel».

Estratto determina V&A n. 1278/2015 del 1° luglio 2015

Descrizione del medicinale e attribuzione n. AIC: È autorizzata l'immissione in commercio del medicinale: ISOTRETINOINA STIEFEL nella forma e confezione: «0,05 % crema» tubo da 15 g, in aggiunta alle confezioni già autorizzate, alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate:

Titolare AIC: Stiefel Laboratories (Ireland) Ltd, con sede legale e domicilio fiscale in Finisklin Business Park, Sligo, Irlanda

Confezione: «0,05 % crema» tubo da 15 g - AIC n. 034912028 (in base 10) 119FSW (in base 32);

Forma Farmaceutica: crema;

Composizione: 1 g di crema contiene: Principio Attivo: 0,5 mg di isotretinoina (0,05% peso/peso).

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Confezione: «0,05 % crema» tubo da 15 g;

AIC n. 034912028;

Classe di rimborsabilità: Apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera *c)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata Classe C (nn).

Classificazione ai fini della fornitura

Confezione: «0,05 % crema» tubo da 15 g;

AIC n. 034912028 - RR: Medicinale soggetto a prescrizione medica.

Autorizzazioni variazioni

Sono autorizzate le seguenti variazioni relativamente sia alle confezioni già autorizzate sia alle confezioni autorizzate con la presente determinazione:

Tipo IA B.II.e.6.b - Eliminazione di una specifica del confezionamento primario del prodotto finito: rivestimento esterno del contenitore;

Tipo IA cat. B.II.e.2.*b* - Aggiunta di un nuovo parametro di specifica con il corrispondente metodo di prova del confezionamento primario del prodotto finito: ispezione visiva;

Tipo IA cat. B.II.e.2.b - Aggiunta di un nuovo parametro di specifica con il corrispondente metodo di prova del confezionamento primario del prodotto finito: identificazione del tappo;

Tipo IA cat. B.II.e.2.*c* - Soppressione di un test non significativo dalle specifiche del confezionamento primario del prodotto finito: test per distinguere tappo in polietilene e tappo in polipropilene;

Tipo IA cat. B.II.e.2.c – - Soppressione di un test non significativo dalle specifiche del confezionamento primario del prodotto finito: peso del tubo;

Tipo IB unforeseen B.II.e.2.z – sostituzione di un test dalle specifiche del confezionamento primario del prodotto finito: test per «lunghezza» e «Diametro» sostituita da «dimensioni»;

Tipo IB unforeseen B.II.e.2.z –aggiornamento della descrizione del test del confezionamento primario del prodotto finito da «integrità del sigillo della membrane» a «test di tenuta del tubo»;

Tipo IB unforeseen B.II.e.2.*z* – aggiornamento della descrizione della specifica del confezionamento primario del prodotto finito «Integrity of lacquer test» come «conduttività».

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa Amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla determinazione, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e s.m.i. il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il Titolare dell'AIC che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Decorrenza di efficacia della determinazione: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

15A05577

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Samyr».

Estratto determina V&A n. 1273/2015 del 30 giugno 2015

Autorizzazione della variazione relativamente al medicinale SAMYR è autorizzata la seguente variazione:

B.II.b.2.a Modifiche a livello di importatore, di modalità di rilascio dei lotti e di prove di controllo qualitativo del prodotto finito Sostituzione o aggiunta di un sito in cui si effettuano il controllo dei lotti/le prove,

B.II.b.4.d Modifica della dimensione del lotto (comprese le categorie di dimensione del lotto) del prodotto finito - La modifica riguarda tutte le altre forme farmaceutiche fabbricate secondo procedimenti di fabbricazione complessi,

B.II.b.5.b Modifica delle prove in corso di fabbricazione o dei limiti applicati durante la fabbricazione del prodotto finito - Aggiunta di nuove prove e di nuovi limiti,

B.II.d.1.e Modifica dei parametri di specifica e/o dei limiti del prodotto finito - Modifica che non rientra nei limiti di specifica approvati,

B.II.d.2.d Modifica della procedura di prova del prodotto finito - Altre modifiche di una procedura di prova (comprese sostituzioni o aggiunte),

B.II.e.4.c Modifica della forma o delle dimensioni del contenitore o della chiusura (confezionamento primario) - Medicinali sterili,

B.III.2.b Modifica al fine di conformarsi alla farmacopea europea o alla farmacopea nazionale di uno Stato membro - Modifica al fine di conformarsi ad un aggiornamento della monografia applicabile della farmacopea europea o della farmacopea nazionale di uno Stato membro,

B.II.d.1 *z)* Modifica dei parametri di specifica e/o dei limiti del prodotto finito - Altra variazione,

B.II.b.1.f) Sostituzione o aggiunta di un sito di fabbricazione per una parte o per la totalità del procedimento di fabbricazione del prodotto finito - Sito in cui sono effettuate tutte le operazioni, ad eccezione del rilascio dei lotti, del controllo dei lotti e del confezionamento secondario, per i medicinali sterili (compresi quelli fabbricati secondo un metodo asettico), ad esclusione dei medicinali biologici/immunologici,

B.II.b.3.z) Modifica nel procedimento di fabbricazione del prodotto finito, compreso un prodotto intermedio utilizzato per la fabbricazione del prodotto finito – Altra variazione, relativamente al medicinale "Samyr", nelle forme e confezioni:

AIC n. 022865190 - "200 mg/5 ml polvere e solvente per soluzione iniettabile" 5 flaconcini polvere + 5 fiale solvente da 5 ml.

<table>
<tr><td>IB n. B.II.b.1f)
IA n. B.II.b.2.a)</td><td>Aggiunta del sito "Famar S.A. Alimos Plant 63 Ag.Dimitriou Str 17456 Alimos Athens –Greece" per la fase di produzione del prodotto finito sterile (solvente), incluso il</td></tr>
<tr><td></td><td>confezionamento primario e controllo dei lotti.</td></tr>
<tr><td>n. 5 IB n.B.II.b.3 z)</td><td>Modifica del processo di produzione del prodotto finito, applicabile solo al sito produttivo Famar S.A. Greece :
Non vengono riportate le seguenti informazioni negli step 1 e 2 del processo produttivo.

1. <u>Phase 1 :Weighting of raw materials</u>

Weigh the raw materials and control the correspondence with the weights on their labels.

2. <u>Phase II: Preparation of bulk solution</u>

Close the tank and pressurize with nitrogen till 1-1.5 bar

Vengono modificati i seguenti step produttivi:
<table>
<tr><td>DA</td><td>A</td></tr>
<tr><td><u>Phase III: Solution Filtration</u>
....

The autoclaved filters (121 C for 30 minutes) are made of suitable material. The two filters must have apore size of 0.2 µm</td><td><u>B. Double Filtration</u>

B.1………… The filters are made of a suitable material.</td></tr>
<tr><td><u>Phase 4: Ampoules filling</u>

Under laminar flow sterile solution is filled into 16.75 mm external diameter ampoules of type I glass.
Target –filling volume= 5.15 ml.</td><td><u>D. Ampoules filling</u>

D.1 Under laminar flow, the sterile bulk solution is filled into glass ampoules.

<u>D.2 Immediately after filling, the ampoules are flame sealed.</u></td></tr>
<tr><td><u>Phase 5: Sterilization</u>

The ampoules are loaded into the autoclave and subjected to final sterilization at 121 ºC for 30 minutes</td><td>E. Sterilization

E.1.The ampoules are loaded into the autoclave and subjected to final sterilization for a minimum at 121 ºC for at least 15 minutes</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Tipo II n. B.II.b.4d)</td><td>Modifica della dimensione del lotto di prodotto finito, applicabile solo al sito produttivo Famar S.A. Greece :
Batch size di 518,1 kg, corrispondenti a circa 100.000 flaconcini di solvente.</td></tr>
</table>

n. 3 Tipo IA n. B.II.b.5 b)	Aggiunta dei limiti in-process applicati durante la produzione del prodotto finito:	
	DA **Hospira S.p.A**	A **Famar S.A.**
	Preparation of bulk solution pH value: not reported	**Preparation of bulk solution** pH value: 10.1-10.6
	Preparation of bulk solution Bioburden:not reported	**Preparation of bulk solution** Bioburden:< 200CFU/100ml
	Ampoules Filling Sealing height:not reported	**Ampoules Filling** Sealing height: 66-70 mm
Tipo II n. B.II.d.1 e)	Ampliamento dei limiti di specifica oltre i limiti già approvati, per tutti i siti produttivi del solvente:	
	DA	A
	Extractable Volume (ml/amp) 4.8-5.2 ml	**Extractable Volume (ml/amp)** **≥ 5.0 ml**
n. 2 Tipo IB n. B.II.d.1 z)	Modifica nei limiti di specifica del prodotto finito, per tutti i siti produttivi del solvente: Al rilascio:	
	DA	A
	Apperance del solvente Clear liquid, colourless to slight yellowish, free from foreign particles characteristic amine like odour.	**Apperance del solvente** Colorless to light yellow, **clear liquid** free from foreign particles.
	Alla shelf-life:	
	DA	A
	Apperance del solvente Clear liquid, light yellow to yellow, free from foreign particles characteristic amine like odour.	**Apperance del solvente** Light yellow to yellow, **clear liquid** free from foreign particles.
Tipo IA n. B.II.d.2 d)	Modifica di una procedura di prova, per tutti i siti produttivi del solvente:	
	DA	A
	L-Lysine content UV method	**L-Lysine content** **HPLC +UV method**
Tipo IB n. B.II.e.4 c)	Modifica della forma o dimensioni del contenitore o chiusura (immediate packaging) per prodotti medicinali sterili, applicabile solo al nuovo sito produttivo Famar S.A. Greece.	
n. 2 Tipo IA n. B.III.2 b)	Aggiornamento della monografia della Farmacopea Europea per gli eccipienti:	
	DA	A
	Sodium Hydroxide 6 mg – E.P. II Edition	**Sodium Hydroxide 6 mg – E.P. Current Edition**
	Water for Injection q.s. to 5 ml – E.P. II Edition	**Water for Injection q.s. to 5 ml – E.P. Current Edition**

Titolare AIC: BGP Products S.r.l. (codice fiscale 02789580590) con sede legale e domicilio fiscale in viale Giorgio Ribotta 11, 00144 - Roma (RM) Italia.

Smaltimento scorte

I lotti già prodotti possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta ai sensi dell'art. 1 comma 5 della determina AIFA n. 371 del 14 aprile 2014 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 101 del 3 maggio 2014.

Decorrenza di efficacia della determinazione: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

15A05578

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Samyr».

Estratto determina V&A n. 1274/2015 del 30 giugno 2015

Autorizzazione della variazione relativamente al medicinale SAMYR: È autorizzata la seguente variazione: B.II.b.2.c.2) Modifiche a livello di importatore, di modalità di rilascio dei lotti e di prove di controllo qualitativo del prodotto finito - Sostituzione o aggiunta di un fabbricante responsabile dell'importazione e/o del rilascio dei lotti - Compresi il controllo dei lotti/le prove, B.II.b.4.d Modifica della dimensione del lotto (comprese le categorie di dimensione del lotto) del prodotto finito - La modifica riguarda tutte le altre forme farmaceutiche fabbricate secondo procedimenti di fabbricazione complessi, B.II.b.5.a Modifica delle prove in corso di fabbricazione o dei limiti applicati durante la fabbricazione del prodotto finito - Rafforzamento dei limiti applicati in corso di fabbricazione, B.II.b.5.b Modifica delle prove in corso di fabbricazione o dei limiti applicati durante la fabbricazione del prodotto finito - Aggiunta di nuove prove e di nuovi limiti, B.II.d.1.c Modifica dei parametri di specifica e/o dei limiti del prodotto finito - Aggiunta di un nuovo parametro di specifica alla specifica con il corrispondente metodo di prova, B.II.d.2.a Modifica della procedura di prova del prodotto finito - Modifiche minori ad una procedura di prova approvata, B.II.e.6.b Modifica di un elemento del materiale di confezionamento (primario) che non è in contatto con la formulazione del prodotto finito [ad esempio colore del tappo amovibile, codice colore sugli anelli delle fiale, protezione dell'ago - Modifica che non incide sulle informazioni relative al prodotto, B.II.b.1 *a)* Sostituzione o aggiunta di un sito di fabbricazione per una parte o per la totalità del procedimento di fabbricazione del prodotto finito - Sito di confezionamento secondario, B.II.d.1 *z)* Modifica dei parametri di specifica e/o dei limiti del prodotto finito - Altra variazione, B.II.b.1.f) Sostituzione o aggiunta di un sito di fabbricazione per una parte o per la totalità del procedimento di fabbricazione del prodotto finito - Sito in cui sono effettuate tutte le operazioni, ad eccezione del rilascio dei lotti, del controllo dei lotti e del confezionamento secondario, per i medicinali sterili (compresi quelli fabbricati secondo un metodo asettico), ad esclusione dei medicinali biologici/immunologici, B.II.b.3.z) Modifica nel procedimento di fabbricazione del prodotto finito, compreso un prodotto intermedio utilizzato per la fabbricazione del prodotto finito - Altra variazione, relativamente al medicinale «SAMYR» nelle forme e confezioni:

AIC n. 022865190 - «200 mg/5 ml polvere e solvente per soluzione iniettabile» 5 flaconcini polvere + 5 fiale solvente da 5 ml;

<table>
<tr><td>IB n. B.II.b.1f)
IA n. B.II.b.1.a)
IAin n. B.II.b.2.c.2)</td><td colspan="2">Aggiunta del sito "Famar L'Aigle, BP103, Rue de l'Isle, 28380 Saint Remysue Avre – France" per la fase di produzione del prodotto finito sterile (polvere), inclusi il confezionamento primario e secondario, controllo e rilascio dei lotti.</td></tr>
<tr><td rowspan="6">n.9 tipo IB n.B.II.b.3 z)</td><td colspan="2">Modifica del processo di produzione del prodotto finito, applicabile solo al sito produttivo Famar L'Aigle, France.
Vengono modificati i seguenti step produttivi:</td></tr>
<tr><td>DA</td><td>A</td></tr>
<tr><td><u>Phase I :Weighting of raw materials</u>

Weigh the raw materials SAMe SD4 (calculated quantity) and Mannitol (19,8 kg) and control the correspondence with the weights on their labels.</td><td><u>Weighting of raw materials</u>

Not reported</td></tr>
<tr><td><u>Phase II: Preparation of bulk solution</u>

-Add into the preparation tank the WFI (151 kg) and weigh ot by the scales connected to the loading system of tank.
-Start the stirrer
-Add into the tank SAMe SD4 (calculated quantity) and Mannitol (19.8 kg); control the weight on the tank scales.
-Wait five minutes, then Q.S. to final weight (236,98 kg) with WFI.
-Mix for 15 minutes under stirring

-Pressurize the tank by filtered N2 to 0.8-1 bar.</td><td><u>A.Preparation of bulk solution</u>

A.1 Minimum 65-70% of the water for injections is transferred into an adequate tank. – rewording con modifica in bold

A2.The required amount of Ademetionine 1,4-butanedisolfonate is added in successive portions and dissolved at room temperature while stirring. Afterwards Mannitol is added. – rewording con modifica in bold

A3. After at least 5 minutes stirring, Water for injection is added until total volume according to the manufacturing formula. The final mixing is performed. ~~Pressurize the tank by filtered N_2 to 0.8-1 bar.~~ Not reported</td></tr>
<tr><td><u>Not reported</u></td><td>A.4 The bulk solution is filtered through a filter (pore size 0.22µm) into an holding tank. The filter is made of a suitable material.

A.5 Before and after the filtration, the integrity of the 0.22 µm filters is tested with a suitable method.</td></tr>
<tr><td><u>Phase III: Solution filtration and vials filling</u>

After filtration through two 0.22 µm</td><td><u>B. Sterilization by Filtration</u>

B.1 the solution is filtered through 2 filters (pore size 0.22 µm) in series to the</td></tr>
</table>

	filters, the solution is fed to the filling machine, where the vials are filled and the stoppers are positioned on them to partially close them (Nominal volume 2.2 ml =2.393g). The filter integrity is checked before the beginning of the filtration and at the end of the filling phase.	filling machine. The filters are made of a suitable material. B.2. Before and after the filtration, the integrity of 0.22 µm filters is tested with a suitable method.
	Phase A: Vials Washing The vials are washed by WFI and dried by compressed air in the washing machine. **Phase B: Vials depirogenation** The washed vials are processed in the depyrogenation tunnel.	**C. Washing and Sterilization/Depyrogenation of Vials** C.1 After washing the vials are transferred to sterilization /depyrogenation tunnel. C.2 After sterilization/depyrogenation, the vials are transferred to the filling machine.
	D. Stoppering Sterilization *Not reported- il sito di Hospira utilizza stopper ready to use.* **Phase IV: Lyophilization and stoppering** Fare riferimento alla Fase III del processo current	**D. Stoppering Sterilization** D.1. Sterilize the ready to sterilize stoppers in the staem sterilizer or use the ready to use stoppers. D.2 The stoppers are transferred to the filling machine. **E. Vials Filling and Rubber Stoppers Positioning** E1. **Under aseptic condition**, the sterile bulk solution is filled into sterile glass vials. –*riportato nella fase III current* E2. The sterile rubber stoppers are positioned on the vials after filling.-*riportato nella fase III current* E.3 The vials are collected and transferred to the freeze-dryer chamber.
	The trays with the filled vials are loaded on the trolleys and transferred to the freeze-dryers, where they are positioned on the shelves and lyophilized. The lyophilisation cycle is recorded as part of the batch documentation. At the end of the lyophilisation cycle, by the shelves approaching, the stoppers are	**F. Lyophilization** F.1 After loading, the vials are freezed and lyophilized. **G. Stoppering in the Freeze-Dryer** G.1 At the end of the freeze drying

	completely inserted into the vials.	process, **the freeze dryer chamber is aerated with dry sterile Nitrogen until validated internal pressure value is reached.** G.2 the sterile rubber stoppers are pressed into the vials that are tightly closed into the freeze-dryer. G.3 **After stoppering, the freeze-dryer is further aerated with dry sterile Nitrogen until atmospheric pressure is reached and then opened.** The vials are transferred to the crimping machine.
	Phase V. Crimping The trays with the stopperd vials of lyophilised product are discharged from the freeze dryer to the trolleys and transferred to the crimping maching for sealing, under laminar air flow.	**H. Closure with Aluminium-Plastic Caps** The vials closed with the sterile rubber stoppers are sealed with an aluminium-cap covered by a removable polypropylene lid.
	Phase VI. Visual inspection The crimped vials are discharged from the crimping machine and transferred to the Visual Inspection room. Here the vials are controlled to check the appearance of the cake, glass and sealing.	**I. Visual Inspection** I.1 the whole batch is subjected to a visual inspection. The vials are inspected according to the defect criteria assigned (e.g. appearance of the cake, foreign matter, container closure related defects.)
Tipo II n. B.II.b.4 d)	Modifica della dimensione del lotto di prodotto finito, applicabile solo al sito produttivo **Famar L'Aigle, France**: Batch size di 300 l, corrispondenti a circa 130.000 flaconcini di polvere	
n.4 Tipo IA/IB n. B.II.b.5 a)/ b)	Aggiunta/Modifica dei limiti in-process applicati durante la produzione del prodotto finito:	
	DA **Hospira S.p.A**	A **Famar L'Aigle**
	Preparation of bulk solution Appearance: not reported	**Preparation of bulk solution** Appearance: clear,colorlessto lightyellow, aqueous solution, practically free from foreign particles.
	Vials Filling Filled volume: 2,32-2,46 g/vial	**Vials Filling** Filled volume: 2,4 g ± 3% (2.33-2.47)
	Sterilization/Depyrogenation of vials Dry heat condition: not reported	**Sterilization/Depyrogenation of vials** Dry heat condition: Minimum 250 C fon not less than 30 minutes
	Sterilization of stopper: questo step di produzione non è	**Sterilization of stopper** Autoclave: Minimum 121 C for not less

	effettuato press oil sito di Hospira che utilizza stoppers ready to use.	than 15 minutes.
Tipo IA n. B.II.d.1 a)	Aggiunta di specifica del prodotto finito al rilascio, con il suo corrispondente metodo di prova:	
	DA	A
	S,S Isomer content Release: not reported	**S,S Isomer content** Release: ≥ 55%
n.2 Tipo IB n. B.II.d.1 z)	Modifica nei limiti di specifica del prodotto finito, per tutti i siti produttivi della polvere: Alla shelf-life:	
	DA	A
	Apperance della polvere liofilizata White lyophilized cake with no foreign matter.	**Apperance della polvere liofilizata** White to yellowish lyophilized cake with no foreign matter.
	Al rilascio:	
	DA	A
	Apperance della soluzione ricostituita Colorless to yellowish clear solution, with no visible residue.	**Apperance della polvere ricostituita** Colorless to yellow clear solution, with no visible residue.
n.6 Tipo IA n. B.II.d.2 a)	Modifiche minori a procedure di prova, per il prodotto finito:	
	DA	A
	Determinazione della quantità di acqua Procedure Transfer about 900 mg of sample exactly weighted in the titre cell contatining the solvent. Titre with Hydranal –Composite 5.	**Determinazione della quantità di acqua Procedure** -Standardize titrant with Hydranal Composite5. -Grind then weigh a sufficient amount of sample. -Delay start time of 30 seconds before titrating to the endpoint. -Calculate the precent of water in sample.
	Determinazione dell' S,S Isomer Temperatura della colonna: not reported	**Determinazione dell' S,S Isomer** Temperatura della colonna: 25ºC
	Determinazione dell' S,S Isomer Sample temperature: 10 ºC	**Determinazione dell' S,S Isomer** Sample temperature: 4-8 ºC
	Determinazione del principio attivo e impurezze Flow rate: 1.0 ml/min	**Determinazione del principio attivo e impurezze** Flow rate: 1.2 ml/min
	Determinazione del principio attivo e	**Determinazione del principio attivo e**

	impurezze Sample temperature: not reported	**impurezze** Sample temperature: 5ºC
	Determinazione del principio attivo e impurezze Fase mobile: tampone e metanolo (74:26 v/v).	**Determinazione del principio attivo e impurezze** Fase mobile: tampone e metanolo (75:25 v/v).
Tipo IA n. B.II.e.6 b)	Modifica di un elemento del materiale di confezionamento (primario) che non è in contatto con la formulazione del prodotto finito e che non incide sulle informazioni relative al prodotto:	
	DA	A
	Hospira 13 mm Blue Aluminium Cap with Centre Tear-Off Tab	**Famar** Sterile 13 mm Aluminum Cap with Removable Blue Polypropylene Flip-off Lid.

Titolare AIC: BGP Products s.r.l. (codice fiscale 02789580590) con sede legale e domicilio fiscale in Viale Giorgio Ribotta n. 11, 00144 - Roma (RM) Italia.

Smaltimento scorte

I lotti già prodotti possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta ai sensi dell'art. 1 comma 5 della Determina AIFA n. 371 del 14 aprile 2014 pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* n. 101 del 3 maggio 2014.

Decorrenza di efficacia della determinazione: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

15A05579

AGENZIA PER LA RAPPRESENTANZA NEGOZIALE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

Contratto collettivo nazionale quadro di modifica del CCNQ del 3 novembre 2011

In data 14 luglio 2015 alle ore 17,00 presso la sede dell'ARAN ha avuto luogo l'incontro tra L'ARAN nella persona del Presidente dott. Sergio Gasparrini (Firmato) e le seguenti Confederazioni sindacali:

CGIL (Firmato);

CISL (Firmato);

UIL (Firmato);

CGU-CISAL: (Firmato);

CONFSAL: (Firmato);

UGL: (Firmato);

CSE: (Firmato);

USB: (Firmato);

USAE: (Firmato).

Al termine della riunione le parti sottoscrivono l'allegato «Contratto collettivo nazionale quadro di modifica del CCNQ del 3 novembre 2011».

ALLEGATO

CONTRATTO COLLETTIVO QUADRO
DI MODIFICA DEL CCNQ DEL 3 NOVEMBRE 2011

Premessa.

L'art. 7, del D.L. 24 giugno 2014, n. 90 convertito nella legge 11 agosto 2014, n. 114, nel decurtare le prerogative sindacali del 50% ha previsto, al comma 3, la possibilità, attraverso procedure contrattuali, di modificare la ripartizione dei contingenti residui nonché di definire forme di utilizzo compensativo tra distacchi e permessi.

In tale ambito, le parti, al fine di non comprimere l'esercizio delle prerogative sindacali, ritengono necessario affrontare prioritariamente la problematica riguardante gli effetti della decurtazione del 50% dei permessi sindacali, prevista dal citato art. 7, sul recupero delle eccedenze dei permessi sindacali ex art. 11 del CCNQ del 7 agosto 1998 definite con i Piani di compensazione, di cui al CCNQ del 3 novembre 2011.

La predetta decurtazione, intervenendo nel corso dell'anno 2014, ha altresì comportato in alcuni casi la fruizione di un numero di ore di permesso ex art. 11 CCNQ 7 agosto 1998 maggiore di quelle disponibili a seguito dell'applicazione del citato art. 7, generando un ulteriore ed imprevedibile debito, per il quale si ritiene opportuno individuare procedure di recupero in analogia a quanto previsto nel citato CCNQ del 3 novembre 2011.

Il presente contratto, pertanto, rappresenta la prima parte del negoziato complessivo di cui all'art. 7 del citato D.L. 90 del 2014 e, pertanto, le parti si impegnano a proseguire le trattative sulle altre tematiche ivi previste, assumendo l'impegno di incontrarsi con cadenza ravvicinata per pervenire alla definizione di un testo condiviso entro il 30 aprile 2015.

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Il presente contratto si applica ai dipendenti di cui all'art. 2, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in servizio nelle amministrazioni pubbliche indicate nell'art. 1, comma 2, dello stesso decreto n. 165, ricomprese nei comparti di contrattazione collettiva.

2. Con la locuzione «associazioni sindacali» si intendono le confederazioni e le organizzazioni di categoria rappresentative ai sensi dell'art. 43 del decreto legislativo n. 165 del 2001.

3. Con il termine «amministrazione» sono indicate genericamente tutte le amministrazioni pubbliche comunque denominate.

4. Con la dicitura «CCNQ 7 agosto 1998» si intende il CCNQ 7 agosto 1998 e successive modificazioni ed integrazioni.

5. Con la dicitura «D.L. 90 del 2014», si intende il D.L. 24 giugno 2014, n. 90 convertito nella legge 11 agosto 2014, n. 114.

Art. 2.

Modifiche alle procedure di compensazione previste dal CCNQ 3 novembre 2011

1. Le associazioni sindacali che si sono avvalse della facoltà di cui all'art. 2 del CCNQ del 3 novembre 2011, possono chiedere di rimodulare i Piani già concordati, al fine di estendere la durata temporale degli stessi per un ulteriore periodo non superiore a tre anni.

2. Il Dipartimento della funzione pubblica, con tempestività, quantifica le ore di permesso sindacale ex art. 11 del CCNQ 7 agosto 1998 non interamente compensate. Di tale quantificazione verrà fornita immediata comunicazione alle associazioni sindacali interessate.

3. Le associazioni sindacali rappresentative che intendono avvalersi della facoltà di cui al comma 1, entro 10 giorni dal ricevimento della quantificazione, presentano al Dipartimento della funzione pubblica una nuova specifica proposta di compensazione del residuo dei permessi fruiti in eccedenza e non ancora compensati.

4. La proposta di cui al comma 3 è sottoposta all'approvazione del Dipartimento della funzione pubblica che deve esprimersi entro 5 giorni dalla ricezione della stessa.

Art. 3.

Procedure di compensazione per le eccedenze per l'anno 2014

1. Le associazioni sindacali che a seguito della decurtazione di cui all'art. 7 del D.L. 90 del 2014 hanno utilizzato, nell'anno 2014, un numero di permessi ex art. 11 CCNQ 7 agosto 1998 superiore a quello disponibile, possono compensare le ore fruite in eccedenza nell'ambito dei contingenti previsti per i successivi tre anni con riferimento alla stessa tipologia di permessi.

2. Il Dipartimento della funzione pubblica, con tempestività, verifica i dati di cui al comma 1 e ne fornisce immediata comunicazione alle associazioni sindacali interessate.

3. Le associazioni sindacali rappresentative che intendono avvalersi della facoltà di cui al comma 1, entro dieci giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al comma 2, presentano al Dipartimento della funzione pubblica una specifica proposta di compensazione dei permessi fruiti in eccedenza nell'anno 2014.

4. La proposta di cui al comma 3 è sottoposta all'approvazione del Dipartimento della funzione pubblica che deve esprimersi entro 5 giorni dalla ricezione della stessa.

Art. 4.

Norme transitorie e finali

1. Transitoriamente, ove le associazioni sindacali abbiano una disponibilità di permessi ex art. 11 CCNQ 7 agosto 1998, inferiore del 30% del contingente derivante dalla decurtazione di cui all'art. 7 del D.L. 90 del 2014, nelle more della sottoscrizione definitiva della presente Ipotesi e della definizione dei Piani di compensazione di cui agli articoli 2 e 3, viene immediatamente assicurato un contingente di permessi sindacali pari al 30% della quota residua a seguito della citata decurtazione. Tale contingente viene assegnato in acconto e salvo successivo conguaglio, al fine di non comprimere l'esercizio delle prerogative sindacali ai sensi di quanto già previsto dall'art. 4, comma 3 del CCNQ 3 novembre 2011.

2. Resta, in ogni caso, fermo quanto previsto dall'art. 4, commi 3, 4, 5, 6 del CCNQ del 3 novembre 2011.

DICHIARAZIONE CONGIUNTA

Con riguardo all'art. 4, comma 1, le parti precisano che, ove la garanzia del contingente minimo del 30% determini in concreto una eccedenza dei permessi sindacali realmente fruiti rispetto a quelli spettanti nell'anno 2015, si proceda comunque al previsto conguaglio nell'ambito delle procedure di compensazione.

15A05617

ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA

Indici dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, senza tabacchi, relativi al mese di giugno 2015, che si pubblicano ai sensi dell'articolo 81 della legge 27 luglio 1978, n. 392 (Disciplina delle locazioni di immobili urbani), ed ai sensi dell'articolo 54 della legge del 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica).

Gli indici dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, senza tabacchi, relativi ai singoli mesi del 2014 e 2015 e le loro variazioni rispetto agli indici relativi al corrispondente mese dell'anno precedente e di due anni precedenti risultano:

ANNI e MESI	INDICI (Base 2010=100)	Variazioni percentuali rispetto al corrispondente periodo	
		dell' anno precedente	di due anni precedenti
2014 Giugno	107,4	0,3	1,5
Luglio	107,3	0,1	1,3
Agosto	107,5	-0,1	1,0
Settembre	107,1	-0,1	0,7
Ottobre	107,2	0,1	0,8
Novembre	107,0	0,2	0,8
Dicembre	107,0	-0,1	0,5
Media	*107,2*		
2015 Gennaio	106,5	-0,7	-0,2
Febbraio	106,8	-0,4	0,1
Marzo	107,0	-0,2	0,1
Aprile	107,1	-0,3	0,2
Maggio	107,2	-0,1	0,3
Giugno	107,3	-0,1	0,2

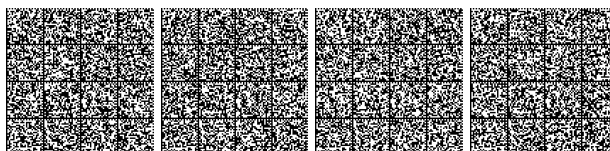
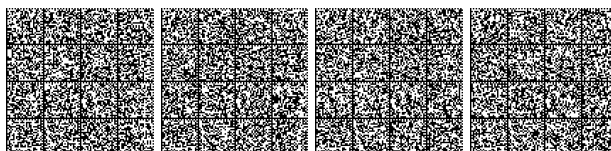



Tabella 1 - Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi, del mese di giugno degli anni 1978-2015 in base giugno 1978=100

Anno	Indici FOI base giugno 1978=100	Variazione percentuale dell'indice per l'aggiornamento del canone di locazione, con l'esclusione del 1984 (Art.1 della legge 25 luglio 1984 n.377)
giugno 1978	100,0	
giugno 1979	114,7	
giugno 1980	138,4	
giugno 1981	166,9	
giugno 1982	192,3	
giugno 1983	222,9	
giugno 1984	247,8	
giugno 1985	269,4	142,4
giugno 1986	286,3	157,6
giugno 1987	298,1	168,2
giugno 1988	312,7	181,3
giugno 1989	334,5	201,0
giugno 1990	353,2	217,8
giugno 1991	377,7	239,8
giugno 1992	398,4	258,5
giugno 1993	415,2	273,5
giugno 1994	430,7	287,5
giugno 1995	455,8	310,1
giugno 1996	473,7	326,2
giugno 1997	480,5	332,3
giugno 1998	489,2	340,1
giugno 1999	496,5	346,6
giugno 2000	509,6	358,5
giugno 2001	524,2	371,5
giugno 2002	536,0	382,2
giugno 2003	548,3	393,3
giugno 2004	560,6	404,2
giugno 2005	569,7	412,5
giugno 2006	581,5	423,1
giugno 2007	590,5	431,3
giugno 2008	612,8	451,3
giugno 2009	615,1	453,3
giugno 2010	623,3	460,7
giugno 2011	637,1	473,1
giugno 2012	657,0	491,1
giugno 2013	665,1	498,4
giugno 2014	667,0	500,0
giugno 2015	666,3	499,5

15A05746

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Istituzione del Consolato onorario in Clifton (Stati Uniti).

IL DIRETTORE GENERALE
PER LE RISORSE E L'INNOVAZIONE

(*Omissis*);

Decreta:

Articolo unico

È istituito in Clifton (Stati Uniti) un Consolato onorario, posto alle dipendenze del Consolato Generale d'Italia in New York, con la seguente circoscrizione territoriale: contee di Passaic, Bergen, Morris, Sussex, Warren, Middlesex, Monmouth, Hunterdon, Mercer e Somerset.

Il presente decreto viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 17 luglio 2015

Il direttore generale: SABBATUCCI

15A05846

MINISTERO DELL'INTERNO

Soppressione dell'associazione laicale «Missionarie di Gesù Lavoratore e Apostolo», in Teramo.

Con decreto del Ministro dell'interno in data 2 luglio 2015, viene soppressa l'associazione laicale «Missionarie di Gesù Lavoratore e Apostolo», con sede in Teramo.

Il provvedimento di soppressione acquista efficacia civile dal momento dell'iscrizione dello stesso nel registro delle persone giuridiche.

Il patrimonio di cui è titolare l'ente soppresso è devoluto alla Fondazione di religione denominata «Piccola Casa S. Maria Aprutina - Fondazione Palombieri De Paulis - Fedele», con sede in Teramo.

15A05622

Soppressione della Confraternita «SS. Angeli Custodi», in Fermo.

Con decreto del Ministro dell'interno in data 2 luglio 2015, viene soppressa la Confraternita «SS. Angeli Custodi», con sede in Fermo.

Il provvedimento di soppressione acquista efficacia civile dal momento dell'iscrizione dello stesso nel registro delle persone giuridiche.

Il patrimonio di cui è titolare l'ente soppresso è devoluto all'Arcidiocesi di Fermo, con sede in Fermo.

15A05623

Accertamento del fine prevalente di culto della «Confraternita dei Santi Cosma e Damiano», in Calice Ligure.

Con decreto del Ministro dell'interno in data 2 luglio 2015, viene accertato il fine prevalente di culto della «Confraternita dei Santi Cosma e Damiano», con sede in Calice Ligure (SV), fraz. Carbuta.

15A05624

Accertamento del fine prevalente di culto della «Confraternita della SS.ma Annunziata», in Varazze.

Con decreto del Ministro dell'interno in data 2 luglio 2015, viene accertato il fine prevalente di culto della «Confraternita della SS.ma Annunziata», con sede in Varazze (SV), fraz. Pero.

15A05625

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

Domanda di registrazione della denominazione «KNACK D'ALSACE»

Si comunica che è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea – serie C n. 222 del 7 luglio 2015, a norma dell'art. 50, paragrafo 2, lettera *a)* del Regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento Europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari, la domanda di registrazione quale Indicazione Geografica Protetta, presentata dalla Francia ai sensi dell'art. 49 del Reg. (UE) 1151/2012, per il prodotto entrante nella categoria "Prodotti a base di carne (cotti, salati, affumicati ecc)" - "Knack D'Alsace".

Copia della predetta domanda contenente la descrizione del disciplinare di produzione è disponibile presso il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – Dipartimento delle Politiche Competitive della Qualità Agroalimentare, Ippiche e della Pesca - Direzione Generale per la Promozione della Qualità Agroalimentare e dell'Ippica – PQAI IV, Via XX Settembre n. 20 – Roma, per gli operatori interessati, i quali potranno prenderne visione, trarne copia e formulare eventuali osservazioni entro tre mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 51, paragrafo 1, secondo comma del predetto regolamento comunitario.

15A05613

Domanda di registrazione della denominazione «MOJAMA DE BARBATE»

Si comunica che è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea – serie C n. 223 dell'8 luglio 2015, a norma dell'art. 50, paragrafo 2, lettera *a)* del Regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari, la domanda di registrazione quale Indicazione Geografica Protetta, presentata dalla Spagna ai sensi dell'art. 49 del Reg. (UE) 1151/2012, per il prodotto entrante nella categoria «Pesci, molluschi, crostacei freschi e prodotti derivati» - «MOJAMA DE BARBATE».

Copia della predetta domanda contenente la descrizione del disciplinare di produzione è disponibile presso il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – Dipartimento delle politiche competitive della qualità agroalimentare, ippiche e della pesca - Direzione generale per la promozione della qualità agroalimentare e dell'ippica – PQAI IV, Via XX Settembre n. 20 – Roma, per gli operatori interessati, i quali potranno prenderne visione, trarne copia e formulare eventuali osservazioni entro tre mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 51, paragrafo 1, secondo comma del predetto regolamento comunitario.

15A05614

Domanda di registrazione della denominazione «VARAŽDINSKO ZELJE»

Si comunica che è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea – serie C n. 223 dell'8 luglio 2015, a norma dell'art. 50, paragrafo 2, lettera *a)* del Regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari, la domanda di registrazione quale Denominazione di Origine Protetta, presentata dalla Croazia ai sensi dell'art. 49 del Reg. (UE) 1151/2012, per il prodotto entrante nella categoria «Ortofrutticoli e cereali, freschi o trasformati» - «VARAŽDINSKO ZELJE».

Copia della predetta domanda contenente la descrizione del disciplinare di produzione è disponibile presso il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – Dipartimento delle politiche competitive della qualità agroalimentare, ippiche e della pesca - Direzione generale per la promozione della qualità agroalimentare e dell'ippica – PQAI IV, Via XX Settembre n. 20 – Roma, per gli operatori interessati, i quali potranno prenderne visione, trarne copia e formulare eventuali osservazioni entro tre mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 51, paragrafo 1, secondo comma del predetto regolamento comunitario.

15A05615

REGIONE TOSCANA

Approvazione dell'ordinanza n. 29 del 7 luglio 2015

Il Commissario delegato ai sensi dell'art. 1, comma 548, legge 24 dicembre 2012, n. 228, in relazione agli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio della regione Toscana ed in particolare nei giorni dal 10 al 13 novembre 2012 e nei giorni 27 e 28 novembre 2012 nelle province di Arezzo, Grosseto, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Pistoia e Siena, rende noto:

- che con propria ordinanza n. 29 del 7 luglio 2015 ha provveduto a dichiarare efficace, ai sensi dell'art. 11, comma 8, del decreto legislativo 163/2006, l'aggiudicazione definitiva dei lavori di "Realizzazione dell'argine remoto del Fiume Albegna", disposta con precedente Ordinanza commissariale n. 23 del 3 giugno 2015, all'operatore economico Italscavi di Pratelli Alvaro & C. S.a.s.;

- che l'ordinanza è disponibile sul Bollettino Ufficiale della regione Toscana n. 35 del 10 luglio 2015 parte prima e sul sito internet della protezione civile, tramite il percorso http://www.regione.toscana.it/-/elenco-delle-ordinanze-del-commissario-delegato.

15A05611

Approvazione dell'ordinanza n. 30 del 7 luglio 2015

Il Commissario delegato ai sensi dell'art. 1, comma 548, legge 24 dicembre 2012, n. 228, in relazione agli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio della regione Toscana ed in particolare nei giorni dal 10 al 13 novembre 2012 e nei giorni 27 e 28 novembre 2012 nelle province di Arezzo, Grosseto, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Pistoia e Siena, rende noto:

- che con propria ordinanza n. 30 del 7 luglio 2015 ha provveduto ad affidare l'esecuzione del servizio di "Sorveglianza archeologica durante tutte le fasi di scavo e movimenti terra nelle aree interessate dai lavori di realizzazione dell'argine remoto del Fiume Albegna, Comuni di Manciano e Orbetello (Grosseto)" all'Associazione Culturale Progetto Archeologico Alberese;

- che l'ordinanza è disponibile sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 35 del 10 luglio 2015 parte prima e sul sito internet della protezione civile, tramite il percorso http://www.regione.toscana.it/-/elenco-delle-ordinanze-del-commissario-delegato.

15A05612

LOREDANA COLECCHIA, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2015-GU1-170) Roma, 2015 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.